

Suomen hankkeet Verkkojen Eurooppa -liikenneohjelman v. 2023 monivuotisessa hakuohjelmassa

EU:n Verkkojen Eurooppa, Connecting Europe Facility (CEF) -liikenneohjelman rahoitushaku perustuu Verkkojen Eurooppa (CEF) -asetukseen (EU 2021/1153), jossa CEF-rahoitusta osoitettiin liikenne-, digi- ja energiasektoreille yhteensä 33,7 mrd. €. Liikenteen osuus kokonaisuudesta on 25,6 mrd. euroa (yleinen määräraha 12,6 mrd.€, koheesiomaiden määräraha 11 mrd. €, sotilaallisen liikkuvuuden osuus 1,7 mrd. €).

CEF-asetusta täydentää liikenneohjelman monivuotinen työohjelma vuosille 2021-2027, joka määrittää ohjelman painopisteitä eri vuosien hauille. CEF-komitean päätöksellä 10.5.2023 CEF-liikenneohjelman budjettia muutettiin siirtämällä MFF-kauden loppupuoliskolta 1 miljardi euroa vuoden 2023 hakuun ja 1 miljardi euroa vuoden 2022 hakuun työohjelman joustavuuslauseketta hyödyntäen. Näin ollen ohjelman etupainotteisuutta lisättiin entisestään painottamalla yleiseurooppalaisen liikenneverkon, TEN-T:n ydinverkon ja kattavan verkon hankkeita, joiden suunnittelu- ja toteuttamisvalmius on korkea. Uudistetun työohjelman mukaan vuosien 2021-2023 hakukierrosten aikana jaetaan noin 84 % budjetista. Vuoden 2023 CEF-haku on viimeinen tällä rahoituskaudella, jossa on haettavissa CEF-tukea ydinverkon ja kattavan verkon hakuprioriteetteihin.

Komission alainen Euroopan ilmasto-, infrastruktuuri - ja ympäristöasioiden toimeenpanovirasto (CINEA) avasi 26.9.2023-30.1.2024 väliseksi ajaksi vuoden 2023 CEF-liikenneohjelman haun, jossa jaetaan kokonaisuudessaan 7 miljardia euroa määrärahoista. Haussa rahoitetaan projekteja, jotka tähtäävät Euroopan liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen, päivittämiseen ja parantamiseen, painottuen erityisesti kestäväan liikenteeseen ja vihreän siirtymän edistämiseen. Ohjelman yleisessä osuudessa (General envelope), josta Suomi hakee tukea, on jaettavissa yhteensä 3,545 mrd. euroa. Rahoitusta on kohdennettu ydinverkon hankkeisiin 2,695 mrd. euroa, kattavan verkon hankkeille 250 M€, älykkään ja yhteentoimivan liikkuvuuden hankkeisiin 400 M€, kestäväan ja multimodaaliseen liikkuvuuden hankkeisiin 100 M€ sekä turvallisen liikkuvuuden hankkeisiin 100 M€. Hankkeisiin on mahdollista saada 30-50 % EU-tukea. Tuen saaminen edellyttää hakijan omaa tai valtion hankkeiden osalta kansallista rahoitusta. Hankkeen kesto voi olla enintään 2-3 vuotta suunnitteluhankkeille ja 4-5 vuotta toteutus- / rakentamishankkeille. Hankkeen on päättyävä viimeistään 31.12.2028. Tämä ohjaa hakukelpoisten hankkeiden valintaa hankkeen hakuvalmiuden lisäksi.

Komissio ja CINEA arvioivat hakemukset CEF-asetuksen sekä sitä täydentävien täytäntöönpanosäännösten ja hakukuulutuksen mukaisesti. Liikennehaun hakukuulutuksen mukaan hanke-ehdotukset tarkistetaan ensin muodollisten vaatimusten sekä tukikelpoisuuden osalta. Sen jälkeen komission riippumattomien ulkopuolisten asiantuntijoiden avustama arviointikomitea arvioi kaikki hakuun hyväksytyt hakemukset viiden kriteerin näkökulmasta (kiireellisyys ja priorisointi, kypsyys, laatu, vaikuttavuus ja katalyyttinen vaikutus), jonka jälkeen ne pisteytetään. Kunkin hakuprioriteetin hakemusten kokonaismäärä vaikuttaa siihen, kuinka korkeaksi hakemuksen läpimenoa edellyttävä pistemäärä nousee. Rahoitettaviksi ehdotetut hankkeet esitellään CEF-komitealle, joka tekee päätöksen komission esityksen hyväksymisestä. Haun tulokset ovat odotettavissa kesällä 2024.

Rahoitusta saadakseen hankkeiden tulee olla erinomaisia suhteessa haun kriteereihin ja hakemusten tulee olla teknisesti ja laadullisesti valmiita. Hankkeiden menestyminen riippuu myös haussa mukana olevien hankkeiden kokonaisuudesta koko EU-alueella. Lisäksi komissio voi tehdä kokonaisharkintaa jäsenmaiden rahoitussuunnitelman osalta.

Hankkeille, joissa Suomen valtio on mukana, haetaan CEF-tukea vuoden 2023 monivuotisessa haussa yhteensä noin **106,9 M €**. Suomen valtion osuus haettavasta tuesta on **67,2 M€**. Tuen saaminen edellyttää kansallista rahoitusta. Suomesta haetaan CEF-tukea yhteensä sekä valtion että ei-valtiollisten toimijoiden hankkeisiin yhteensä 325,13 M€ yhteensä 21:lle hankkeelle.

CEF-asetuksen 12 artiklan mukaan hakuun voivat osallistua yksi tai useampi jäsenvaltio ja, asianomaisten jäsenvaltioiden suostumuksella, EU:n jäsenvaltioon sijoittautuneet kansainväliset järjestöt tai julkiset tai yksityiset elimet. Suomessa tällaisen hyväksynnän antaa liikenne- ja viestintäministeriö valtioneuvoston raha-asiainvaliokunnan annettua asialle puoltonsa asioiden käsittelystä valtioneuvoston raha-asiainvaliokunnassa annetun valtioneuvoston määräyksen 2.8.2 kohdan ("Suomen unionille esittämät ohjelmat sekä hakemukset

rahoitus- tai muun tuen saamiseksi taikka kansallisen tuen hyväksymisestä”) mukaisesti. Hakija toimittaa tämän jälkeen itse hakemuksensa komission sähköiseen hakuportaaliin.

1. Suomen aiemmin saama tuki

Tukikaudella 2007–2013 Suomi sai TEN-T-tukea 188,2 M€, tukikaudella 2014–2020 CEF-tukea 262,87 M€ yhteensä 69 hankkeelle. CEF-2 –tukikaudella 2021–2027 Suomi on saanut rahoitusta tähän mennessä 23 hankkeelle yhteensä 193,18 M€.

2. Monivuotisen ohjelman tukihakemukset

Valtion hankkeet:

Taulukko 1. Yhteenvedo monivuotisen haun valtion hankkeista, kustannuksista ja haettavasta tuesta haun prioriteettien mukaan:

Hanke	Valtion osuus kustannusarviost a	Muiden toimijoiden osuus	Valtiolle haettava tuki	Muille toimijoille haettava tuki
Ydinverkon hankkeet:				
Riihimäki-Tampere-radnan suunnittelu	3 500 000		1 750 000	
Tampereen henkilöratapihan rakentamisen 2. vaihe	17 781 360	1 318 640	5 334 408	395 592
Espoon kaupunkiradnan rakentaminen	99 921 845	98 078 155	29 976 553	29 423 447
Pääradnan parantaminen Hyvinkää-Riihimäki; Helsinki-Riihimäki 3. vaihe	11 000 000	200 000	5 500 000	100 000
Kattavan verkon hankkeet:				
Karjalan radnan suunnittelu Imatra-Joensuu välillä	6 000 000		3 000 000	
Tampere-Jyväskylä-radnan 2. vaiheen suunnittelu Lahdenperä-Jämsä välillä	6 135 000		3 067 500	
Savonradnan nopeuden ja kapasiteetin nosto - suunnitteluhanke	4 500 000		2 250 000	
Älykkään ja yhteen toimivan liikenteen toimet:				
Digirata I –Suomen ensimmäinen radnan ERTMS-varustelu ja käyttöönotto	40 000 000		12 825 000	
C-Roads Extended	663 000		331 500	
Eurooppalainen älyliikenteen palvelut –hanke, VERKKO	5 530 000	11 500 000	2 765 000	5 750 000
NELSON – Merenkulun älyväyläpalvelut	890 358	7 998 598	445 179	3 999 299
Yhteensä euroa:	195 921 563	119 095 393	67 245 140	39 668 338

Ei-valtiollisten toimijoiden hankkeet

Suomalaiset toimijat hakevat CEF-tukea monivuotisissa hauissa yhteensä noin 218,2 M€.

Taulukko 2. Yhteenvedo monivuotisen haun hankkeiden kustannuksista ja haettavasta tuesta Suomen osalta, haun prioriteettien mukaan:

Hanke	Haettava tuki
Ydinverkon hankkeet:	
Länsirata – Helsinki-Turku –rataosuuden kehittäminen II	176 280 000
Lentoradnan suunnittelu	4 700 000

Kattavan verkon hankkeet:	
Maasähkön ja aurinkovoimalan rakentaminen Porin satamaan	1 885 200
Maasähkön rakentaminen Kemin satamaan	1 340 000
Raahan sataman infrastruktuurin parantaminen merituulivoiman tarpeisiin	7 985 100
Kaskisten sataman laituri-infrastruktuurin ja maasähkön rakentaminen	6 510 000
Kestävä ja multimodaalinen liikkuminen; merten moottoritiet:	
Helsingin ja Tallinnan satamien kehittämishankkeet Twin-Port VI	14 372 500
Älykkään ja yhteen toimivan liikenteen toimet:	
V-REX – Suomen ensimmäinen liikkuvan kaluston ERTMS-varustelu (VR)	2 610 000
SEMAS – EMSWe Eurooppalainen merenkulkualan palveluympäristö	424 900
eFTI-toteutuksen laajennus sähköisen rahti- ja kuljetustiedon nopeuttamiseksi	2 116 000
Yhteensä euroa:	218 223 700

2.1. Valtion hankkeet:

1. Riihimäki–Tampere-radnan suunnittelu

Päärataan kuuluva Riihimäki–Tampere-rataosa (116 km) on Suomen rataverkon vilkkaimmin liikennöityjä henkilö- ja tavaraliikenteen rataosuuksia. Rataosa kuuluu TEN-T-ydinverkkoon. Junamäärien odotetaan tulevaisuudessa lisääntyvän kaukoliikenteen kysynnän kasvaessa sekä Tampereen seudun lähijunaliikenteen kehittämistavoitteiden myötä. Pääradalla välityskykyongelmia on koko Helsinki–Tampere-välillä ja henkilöliikenteessä keskeisiä haasteita on täsmällisyyteen liittyen. Rataosan keskeisiksi kehittämistavoitteiksi onkin tunnistettu junien täsmällisyyden parantaminen, tavaraliikenteen liikennöintimahdollisuuksien kehittäminen ja kasvun mahdollistaminen, henkilöliikenteessä kaukoliikenteen kasvun mahdollistaminen sekä Tampereen lähijunaliikenteen mahdollistaminen, matka-aikojen lyhentäminen sekä saavutettavuuden lisääminen.

Hankkeessa laaditaan ratasuunnitelmat ja rakentamissuunnitelmat kaikkiaan kuuteen kohtauspaikkaan neljässä liikennepaikassa (Turenki, Leteensuo, Kuurila ja Lempäälä). Kohtauspaikka on radan sivuraide, joka liittyy pääraataan molemmista päistään sekä mahdollistaa hitaamman junan siirtymisen hetkellisesti pääraiteelta sivuun nopeampien junien tieltä sujuvoittaen liikennettä sekä parantaen rataosan häiriösietoisuutta sekä tavaraliikenteen sovittamista aikatauluihin. Uusien kohtauspaikkojen suunnittelu ja toteuttaminen edesauttavat myös myöhemmin suunniteltavia kehitystoimia (lisäraiteet, oikaisut ja/tai radan nopeustason nostaminen) sekä peruskorjauksia.

Hanke vastaa haun tavoitteisiin kehittämällä olemassa olevan infrastruktuurin kapasiteettia ja suorituskykyä parantamalla radan läpimenokapasiteettia ja nopeutta. Hankkeella parannetaan yli 740 m pitkien junien liikennöintimahdollisuuksia lisäämällä rataosalle kuusi uutta kohtauspaikkaa. Lisäksi hanke parantaa yhteyksiä TEN-T-verkon lentoasemille ja satamiin sekä Tampereen kattavan verkon rautatie- ja maantieliikenneterminaaliin.

Hakijana toimii Väylävirasto (100 %). Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 03/2024–01/2026 on 3,5 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea 1,75 M€ (50 %). Pääradan suunnittelulle on myönnetty rahoitus (11 M€) vuoden 2019 2. lisätalousarviossa. Rahoitus (11 M€) on jaettu hankkeen kahden projektin kesken eli Pasila-Riihimäki 3. vaiheen ratasuunnitelma (3 M€) sekä Riihimäki-Tampere yhteysvälin parantaminen (8 M€). Vuoden 2021 4. lisätalousarviossa vuoden 2019 2. lisätalousarviossa myönnetystä kolmevuotisesta siirtomäärärahasta peruutettiin 8,35 M€. Rahoitus allokoitiin uudelleen siten, että momentille 31.10.77. väyläverkon kehittäminen myönnettiin lisäystä 8,35 M€. Momentin perusteluja täydennettiin siten, että määrärahaa saa käyttää hankkeen Helsinki-Tampere pääradan kehittämisen suunnitteluun. Tästä 3,5 M€ on osoitettu projektille Helsinki-Tampere kohtaamispaikat.

Helsinki-Riihimäen 2. vaiheen rakentaminen sai CEF-tukea 40,34 M€ vuoden 2022 haussa ja rakentamissuunnittelu 6,5 M€ vuoden 2020 CEF-haussa. Lisäksi Pasila-Riihimäki-osuuden suunnittelu (Pasila-Riihimäki 1. vaiheen ratasuunnitelma ja 2. vaiheen yleissuunnitelma, Pasilan lisäraiteen 1. vaiheen rakennussuunnitelma sekä Riihimäen kolmioraiteen rata- ja rakennussuunnitelmat) sai vuoden 2013 TEN-T-haussa tukea 2,46 M€.

2. Tampereen henkilöratapihan rakentamisen 2. vaihe

Tampereen rautatieasema on tärkeä liikenteen solmukohta, jonka kehittäminen palvelee paitsi rautateiden TEN-T-ydinverkkoa, myös laajasti Tampereen asemaan niveltyviä kattavan verkon yhteyksiä. Tampereen henkilöratapiha on Suomen rataverkon tärkein vaihtoasema ja sen viisi matkustajalaiturilla varustettua raidetta ovat yhtäaikaaisesti käytössä useita kertoja vuorokaudessa, joinain tunteina samalla raiteella on jopa kaksi matkustajajunaa samanaikaisesti. Lisäksi henkilöratapihan raiteistoa kuormittaa sen läpi kulkeva tavaraliikenne.

Hankkeen tavoitteena on parantaa raideliikenteen toimivuutta ja turvallisuutta, vähentää sen häiriöherkkyyttä ja lisätä pääradan kapasiteettia. Hankkeen myötä rataverkon käytettävyys, täsmällisyys ja esteettömyys paranevat ja matkustajajunien liikennöinti nopeutuu. Hankkeessa toteutetaan Tampereen henkilöratapihalle sekä peruskorjausta että kehittämistoimenpiteitä. Kehittämistoimenpiteet on suunniteltu 03/2024 päättyvässä CEF-tukea saaneessa rakentamissuunnitteluhankkeessa. Hankkeessa kehitetään Tampereen henkilöratapihan infrastruktuuria rakentamalla uusi Jyväskylä-Pori-ohitusraide ratapihan itäreunaan ja kaikkien ratapihan raiteiden päällysrakenteet uusitaan. Helsinki-Tampere-pääraiteen tuloyhteyttä parannetaan vaihdemuutoksin. Henkilöliikenteelle rakennetaan uusi välilaituri porras- ja hissiyhteyksineen, lisäksi kaikkien matkustajalaitureiden rakenteet uusitaan. Kaikki henkilöliikenteen laiturit katetaan ja parannetaan matkustajien kulkuyhteyksiä laitureille, mukaan lukien aseman henkilötunneli. Lisäksi toteutetaan tarvittavat sähköratamuutokset sekä vaihteenlämmitys. CEF-tukea voidaan hakea vain hyötykustannussuhteeltaan kannattaville kehittämistoimenpiteille, jotka toteutetaan tukikaudella. EU tukee asemanseuduilla ainoastaan raideliikenteeseen liittyviä toimenpiteitä. Muu osa hankkeesta on peruskorjausta, joka ei ole CEF-tukikelpoista.

Hanke tukee haun tavoitteita parantaa nykyisten yhteyksien kapasiteettia ja suorituskykyä, lisätä solmukohtien kapasiteettia, mukaan lukien kauko- ja paikallisliikenteen yhteensovittamista, ja kehittää rautateiden ja muiden liikennemuotojen välisiä yhteyksiä erityisesti rautatie- ja lentoliikenneverkkojen yhdistämiseen tähtävillä toimilla pitkän matkan lentojen syöttöverkon parantamiseksi.

Väylävirasto vastaa hankkeesta (osuus kustannuksista n. 93 %, 17,781 M€). Lisäksi hakemukseen osallistuu Tampereen kaupunki (osuus kustannuksista n. 7 %, 1,318 M€). Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2025–12/2028 on 19,1 M€. CEF-tukea haetaan yhteensä 5,73 M€ (30 %), josta Väyläviraston osuus on 5,334 M€ ja Tampereen kaupungin osuus 0,395 M€. Tampereen henkilöratapihan rakentamisen valtion maksuosuuteen on myönnetty rahoitus (163 M€) vuoden 2024 talousarviossa, momentti 31.10.77.

Hankkeen rakentamissuunnittelu (Planning of Tampere passenger rail yard development) sai tukea vuoden 2021 CEF-haussa 6,07 M€ ajanjaksolle 1.1.2021-31.3.2024.

3. Espoon kaupunkiradan rakentaminen

Espoon kaupunkirata on osa Helsinki–Turku-rataosuutta ja TEN-T-verkon Skandinavian–Välimeren ydinverkkokäytävää. Helsinki ja Turku ovat molemmat myös TEN-verkon kaupunkisolmukohtia. Espoon kaupunkirata on ensimmäinen vaihe Helsinki–Turku-välin nopean junayhteyden hankkeessa.

Kaupunkirata lisää rataosalla Leppävaara–Kauklahti (15 km) raiteiden määrän kahdesta neljään, jolloin hitaampi lähiliikenne ja nopeampi kaukoliikenne voidaan erottaa eri raiteille. Hankkeella kehitetään pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmää ja mahdollistetaan tiheä, säännöllinen ja kaukoliikenteen häiriöistä riippumattoman lähijunaliikenne. Hanke parantaa Turun suunnan kaukoliikenteen kapasiteettia, täsmällisyyttä ja sujuvuutta sekä vähentää junaliikenteen häiriöherkkyyttä.

Hankkeessa haetaan CEF-tukea Leppävaara–Espoon keskus -rataosuuden (n. 9,8 km) rakentamiselle, mukaan lukien rautatieasemien raideinfrastruktuuriin tarvittavat muutokset. Hankkeessa rakennetaan kaksi uutta raidetta osuudelle Leppävaara–Espoo, toteutetaan radan kanssa risteäviin siltoihin tarvittavat muutokset, sekä puretaan Kilonkartanon tasoristeys. Lisäksi projektissa toteutetaan uusien raiteiden vaatimat muutokset sähkörata- ja vahvavirtajärjestelmiin koko Leppävaara–Espoo-osuudella sekä tarvittava valaistus linjaosuuksilla. Leppävaaran, Kilon, Keran, Kauniaisten, Koivuhovin ja Tuomarilan asemilla toteutetaan uusien raiteiden vaatimat muutokset matkustajalaitureihin ja niiden kulkuyhteyksiin.

Väylävirasto vastaa hankkeesta (osuus kustannuksista 50 %). Lisäksi hakemukseen osallistuvat Espoon kaupunki (osuus kustannuksista 42 %) ja Kauniaisten kaupunki (osuus kustannuksista 8 %).

Tässä haussa haettavan hankekokonaisuuden arvioitu kustannus ajanjaksolla 02/2024–12/2028 on noin 198 M€. Hanke on osa Helsingin seudun MAL-sopimusta. Valtion maksuosuus on 50 % eli 99,921 M€. Hankkeeseen osallistuvien kaupunkien budjeteissa on myönnetty hankkeelle rahoitus, Espoon osuus rahoituksesta on 83,019 M€ ja Kauniaisten 15,058 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä noin 59,4 M€ (30 %), josta valtion osuus on 29,976 M€, Espoon kaupungin 24,905 M€ ja Kauniaisten 4,517 M€. Valtion

osuuteen on myönnetty kokonaisuudessaan 137,5 M€ valtuus vuoden 2020 4. lisätalousarviossa. Hankkeen valtuutta korotettiin 178,5 M€:oon vuoden 2023 2. lisätalousarvioissa. Korotukseen sisältyi ehto. Jotta koko hanke Leppävaarasta Kauklahteen valmistuisi, se edellyttäisi, että rahoitukselle asetettu ehto täyttyisi tai uuden lisätalousarviopäätöksen tekemistä vuonna 2024. Kokonaisuudelle, jolle CEF-rahoitusta haetaan, on olemassa kansallinen rahoitus.

Hankkeen rakentamissuunnittelu (Espoo Rail Line: Development of the Helsinki-Turku railway connection (1st phase) sai tukea vuoden 2019 CEF-haussa 11 M€ ajanjaksolle 1.6.2020-31.12.2023. Lisäksi Helsinki-Turku nopea junayhteys -hankekokonaisuudesta on parhaillaan käynnissä kolme muuta CEF -hanketta: The development of the Helsinki-Turku railway connection (EU-rahoitus 37,5 M€), Kupittaa-Turku: Planning of Kupittaa-Turku double track and Turku rail yards (EU-rahoitus n. 6,3 M€) sekä Kupittaa-Turku II: Construction of Kupittaa-Turku double track and Turku rail yards (EU-rahoitus n. 21,8 M€).

4. Pääradan kapasiteetin parantaminen Hyvinkään ja Riihimäen välillä; Helsinki-Riihimäki –radan 3. vaihe

Helsinki–Riihimäki-yhteysväli on pääradan osuus, joka kuuluu Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävään. Rataosa on junamääriltään Suomen vilkkain rataosa, jota käyttävät Helsingistä Riihimäen ja Lahden suuntiin liikennöivä lähiliikenne, Tampereen suuntaan suuntautuva kaukoliikenne sekä Vuosaaren, Sköldvikin ja Hangon radalta pääradalle suuntautuva tavaraliikenne. Pääradan liikenne on häiriöherkkää, eikä Helsingin ja Riihimäen välisen rataosan kapasiteetti enää riitä kasvaneille liikennemäärille. Matkamäärien ennustetaan kasvavan tulevien vuosikymmenien aikana. Kauko- ja lähiliikenteen matkustajajunat sekä tavaraliikenne liikennöivät samoilla raiteilla, mikä aiheuttaa haasteita liikennöintiin.

Rataosa on nykyisellään Keravalta saakka neliraiteinen ja siitä eteenpäin pääosin kaksiraiteinen. Helsinki–Riihimäki–hankkeen kolmen vaiheen valmistumisen jälkeen rata on koko matkaltaan vähintään neliraiteinen. Hankkeen ensimmäinen vaihe, joka painottuu liikennepaikkojen parantamiseen, valmistuu vuonna 2024. Toinen vaihe valmistuu vuoteen 2028 mennessä ja siinä rakennetaan Kytömaa–Ainola ja Purola–Jokela lisäraiteet, tavaraliikenneraide Keravalta Lahden oikoradalle, lisäraide Hyvinkää–Arolampi (Riihimäki) sekä liikennepaikkamuutoksia. Kolmannessa vaiheessa rakennetaan lisäraiteita Jokelasta Riihimäelle, tavaraliikenteen raide Hyvinkää–Riihimäki-välille sekä sen ylikulkusilta neljän raiteen ylitse Hyvinkään pohjoispuolelle. Sekä toisessa että kolmannessa tehdään toimenpiteitä osuudella Hyvinkää–Riihimäki. Kolmannen vaiheen rakentamissuunnittelua edistetään, jotta edeltävien vaiheiden toimenpiteet on mahdollista rakentaa yhtäaikaisesti samoilla liikennejärjestelyillä. Yhtäaikaisella toteutuksella saavutetaan huomattavia kustannussäästöjä ja vähennetään liikennehaittoja sekä rataturvallisuuteen, liikenteeseen ja ympäristölle aiheutuvia riskejä.

Hyvinkää–Riihimäki-osuuden liikennöintiä hankaloittaa radan länsipuolelta Hangon radan suunnasta tulevan tavaraliikenteen liikennöinti Riihimäen tavararatapihalle, joka sijaitsee radan itäpuolella. Tavaraliikenteen täytyy siirtyä pääradan vilkkaasti liikennöityjen neljän raiteen (tilanne 3. vaiheen valmistuttua) poikki lyhyellä etäisyydellä, mikä heikentää sekä pääradan henkilöliikenteen sujuvuutta, että hankaloittaa tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä.

CEF-tukea haetaan Helsinki–Riihimäen 3. vaiheen Hyvinkää–Riihimäki tavaraliikenneraiteen (8 km), kymmenen sillan (5 uutta, 5 nykyisen sillan leventämistä) ja lisäraiteesta aiheutuvien katujen muutostarpeiden rakentamissuunnitteluun. Silloista merkittävin on Monnin ylikulkusilta (700 m). Silta ylittää pääradan raiteet ja mahdollistaa tavaraliikenteen liikennöinnin radan länsipuolelta (Hangon radan suunnasta) radan itäpuolelle, jossa sijaitsee Riihimäen tavaraliikennepiha. Hyvinkää–Riihimäki tavaraliikenneraiteen ja ylikulkusillan valmistuessa Hangosta tulevan tavaraliikenteen kulku mahdollistuu Riihimäen tavaraliikenneratapihalle ilman kohtaamista pääradan raiteiden kanssa, mikä mahdollistaa tavaraliikenteen vapaamman aikataulutuksen ja parantaa tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä. Lisäksi hanke vähentää pääradan liikenteelle aiheutuvia häiriöitä ja sujuvoittaa liikennettä.

Hankkeesta vastaa Väylävirasto (osuus kustannuksista 98,2% eli 11,0 M€). Hakemukseen osallistuu Hyvinkään kaupunki (osuus kustannuksista 1,8 % eli 0,2 M€). Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2025–12/2027 on 11,2 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 5,6 M€ (50 %), josta Hyvinkään kaupungin osuus on 0,1 M€. Hankkeelle on myönnetty rahoitus (110,0 M€) vuoden 2024 talousarviossa, momentti 31.10.77.

Helsinki–Riihimäen 2. vaihe on saanut tukea rakentamiseen 40,34 M€ vuoden 2022 CEF-haussa ja rakentamissuunnitteluun 6,5 M€ vuoden 2020 CEF-haussa. Yhteysvälin suunnittelu (1. vaiheen

ratasuunnitelma ja 2. vaiheen yleissuunnitelma, Pasilan lisäraiteen 1. vaiheen rakentamissuunnitelma sekä Riihimäen kolmioraiteen rata- ja rakennussuunnitelmat) sai vuoden 2013 TEN-T-haussa tukea 2,46 M€.

5. Karjalan radan yhteysvälin Imatra–Joensuun suunnittelu

Karjalan radan osuus Imatran ja Joensuun välinen rataosuus (193 km) kuuluu TEN-T:n kattavaan verkkoon. Yksiraiteinen Imatra–Joensuu on keskeinen osa Suomen matkustaja- ja tavaraliikenteen verkkoa. Matkustajaliikenteessä yhteysväli on merkittävä Itä- ja Kaakkois-Suomen sekä pääkaupunkiseudun ja muun Suomen välisessä saavutettavuudessa. Karjalan rata on tärkeä tavaraliikenteen yhteys erityisesti metsäteollisuuden raakapuu- ja tuotekuljetuksille, erityisesti Kotkan ja Haminan satamiin suuntautuvalla liikenteelle. Imatra–Joensuu-rataosuus on vilkkaimmin liikennöityjä yksiraiteisia rataosuuksia. Matkustajajunien suurin sallittu nopeus rataosuudella on vain 140 km/h.

Hankkeessa laaditaan kuusi ratasuunnitelmaa (Rautjärvi ja Simpele, Parikkala, kaksi suunnitelmaa Kiteelle, Tohmajärvi ja Joensuu). Tavoitteena on suunnitella kustannustehokkaita toimenpiteitä, jotka parantavat yhteysvälin nopeutta, kapasiteettia, palvelutasoa, turvallisuutta sekä vähentävät häiriöherkkyyttä. Kuuden uuden sivuraiteen suunnitteleminen (uusille tai nykyisille liikennepaikoille) lisää rataosuuden kapasiteettia, pitkien junien toimintamahdollisuuksia ja palvelutasoa sekä vähentää häiriöherkkyyttä. Vaikutukset kohdistuvat sekä matkustaja- että tavaraliikenteeseen. Uudet liikennepaikat ja sivuraiteet mahdollistavat myös hitaampien junien ohittamisen, minkä myötä kauko- ja tavaraliikenne voivat sujuvammin käyttää samaa rataa ja ratakapasiteetti lisääntyy. Esteettömyyttä ja turvallisuutta parannetaan suunnittelemalla neljä uutta esteetöntä matkustajalaituria. Yhdeksän tasoristeyksen poisto parantaa turvallisuutta ja osaltaan mahdollistaa kaukojunaliikenteen suuremmat nopeudet. Nopeustason nostamiseksi tehdään muutoksia myös tunneliin, sähköraataan ja ylikulkusiltoihin. Hankkeen myötä matkustajaliikenteen suurin sallittu nopeus on tarkoitus nostaa osalla rataosuutta 160 tai 200 km tunnissa. Matkustaminen Joensuun ja Etelä-Suomen välillä nopeutuu viidellätoista minuutilla suunniteltujen toimenpiteiden toteuttamisen jälkeen. Ratakapasiteetti lisääntyy, mikä parantaa erityisesti tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä kysytyimpinä aikoina ja mahdollistaa 6-8 junan lisäämisen rataosalle päivittäin. Hanke tukee alueellista, valtakunnallista ja kansainvälistä saavutettavuutta sekä matkaketjujen sujuvuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Hakijana toimii Väylävirasto (100 %). Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 04/2024–03/2027 on 6,0 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 3,0 M€ (50 %) €. Suunnitteluhankkeella on kansallinen rahoitus Väyläviraston muun kehittämisen hankesuunnittelusta. Imatra–Joensuu suunnitelmat rahoitetaan momentilta 31.10.77. väyläverkon kehittäminen. Hankkeen rakentaminen kuuluu Väyläviraston vuosien 2024–2031 investointiohjelman 1B-koriin.

Karjalan radan Luumäki–Joutseno-yhteysvälin ratasuunnittelu sai CEF-tukea 2,25 M€ vuoden 2022 CEF-haussa. Luumäki–Imatra-ratasuunnitelman laatiminen on saanut TEN-T-tukea vuoden 2012 haussa 0,635 M€.

6. Tampere–Jyväskylä radan 2-vaiheen rakentamissuunnittelu Lahdenperä–Jämsä -välillä

Tampere–Jyväskylä-rataosuus (154 km) on osa TEN-T-kattavaa verkkoa. Yhteyden parantaminen edesauttaa myös ydinverkon toimivuutta. Rataosa palvelee sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Yhteysvälistä Tampere–Orivesi (41 km) on kaksiraiteista ja muu osa radasta yksiraiteista. Lahdenperä–Jämsä-yhteysväli (n. 21 km) on yksiraiteinen ja mutkainen rataosa, joka muodostaa pullonkaulan koko rataosalle rajoittaen käytettävissä olevaa kapasiteettia puuttuvien ohitus- ja kohtaamismahdollisuuksien vuoksi. Rataosuuden rajallinen välityskyky rajoittaa kuljetusten kasvumahdollisuuksia sekä heikentää raideliikenteen joustavuutta ja toimintaedellytyksiä.

Hankkeessa tehdään rakentamissuunnitelma toiselle raiteelle (17 km), jolloin yhteysväliille muodostuu kaksoisraide. Suunniteltava raide oikaisee ratalinjausta, mikä lyhentää matkaa noin 4 kilometriä. Rataoikaisun pituus on 8 km ja tästä 4 km on rautatietunnelissa. Lisäksi suunnitellaan kymmenen uutta siltaa ja yhden nykyisen sillan parantaminen, kahden tasoristeyksen poisto, meluntorjuntarakenteita, Jämsän liikennepaikan raideinfrastruktuurin parantamista sekä tarvittavia muita toimenpiteitä rakentamista varten.

Hankkeen tavoitteena on poistaa rataosuuden häiriöherkkyyttä ja mahdollistaa ajonopeuden kasvattaminen sekä lisätä kapasiteettia tuomalla lisää mahdollisuuksia junien kohtaamiselle ja ohittamiselle. Hanke mahdollistaa vakioaikaisen tunnin vuorovälin henkilöjunille ja poistaa ei-kaupalliset pysähdykset. Pitkällä aikavälillä on mahdollista tehdä muitakin nopeudennostoon tähtääviä toimenpiteitä koko rataosalla mutta ilman hankkeen mahdollistamaa aikataulurakenteen muutosta ei yksittäisistä nopeudennostokohteista saada hyötyä.

Hakijana toimii Väylävirasto (100%). Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2024–01/2027 on 6,135 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 3,0675 M€ (50 %). Tampere-Jyväskylä-radan suunnitteluun on myönnetty rahoitus (18,0 M€) vuoden 2020 talousarviossa, momentti 31.10.77.

Tampere-Jyväskylä-radan suunnitteluun on myönnetty CEF-tukea 3,21 M€ vuoden 2021 CEF-haussa. Haettu tuki on jatkoa hankkeen aiemmille tuetuille vaiheille. Tukikausien maksimikesto aiheuttaa suunnittelun jakamista tukikausien määrittelemiін kokonaisuuksiin.

7. Savonradan nopeuden ja kapasiteetin nosto -suunnitteluhanke

Savonrata Kouvola-Kontiomäki-välillä on keskeinen osa Suomen matkustaja- ja tavaraliikenteen verkkoa. Rata kuuluu TEN-T-liikenneverkon kattavaan verkkoon ja Kouvola on myös osa TEN-verkon Skandinavian-Välimeren ydinverkkokäytävää. Kouvola sijaitsee myös Suomen ainoa ydinverkon rautatie- ja maantietermiäli.

Hanke koostuu Savonradan nopeuden ja kapasiteetin noston suunnittelusta rataosuuksilla Kouvola-Kuopio ja Iisalmi-Kontiomäki. Yksiraiteisella Kouvola-Kuopio (269 km) -rataosuuksella pääpaino on nopeudennostossa, sillä matalien nopeusrajoitusten vuoksi matka-ajat Kouvolan ja Kuopion välillä ovat pitkät. Henkilöliikenteessä suurin sallittu nopeus on tällä hetkellä pääosin 140 km/h, paikoittain 120 km/h lyhyillä osuuksilla. Radan nopeutta suunnitellaan nostettavaksi valituilla kohdilla 160 kilometriin tunnissa mm. lyhyillä rataosuuksilla sekä parantamalla radan geometriaa (mm. radan kallistuksen muutoksilla ja siirtymäkaarteiden pidennyksillä). Lisäksi radan turvallisuutta parannetaan tasoristeysten poistoilla ja melutasoa alennetaan melusuojausten avulla. Rataosalle laaditaan ratasuunnitelma. Iisalmi-Kontiomäki-yksiraiteisella osuudella (108 km) suunnittelu keskittyy kapasiteetin nostoon. Yhteysvälille suunnitellaan kolme uuden liikennepaikkaa, joiden sivuraiteet (840 m) mahdollistavat junien kohtaamisen yksiraiteisella osuudella. Osuudesta on tehty ratasuunnitelma vuonna 2014, mutta sille on tehtävä tekninen ajantasaistaminen, sillä ratasuunnitelman ohjeistusta on päivitetty suunnitelman valmistumisen jälkeen.

Hankkeen hakijana toimii Väylävirasto (100 %). Hankkeen rakentaminen kuuluu Väyläviraston vuosien 2024–2031 investointiohjelman 1B-koriin. Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 4/2024–3/2027 on 4,5 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 2,25 M€ (50 %). Kouvola-Kuopio ratasuunnitteluun on myönnetty rahoitus (3,0 M€) vuoden 2024 talousarviossa (momentti 31.10.77). Iisalmi-Kontiomäki ratasuunnitelman tekninen ajantasaistaminen (1,5 M€) on osa Väyläviraston suunnitteluohjelmaa ja toteutukseen on varattu rahoitus perusväylänpidosta, momentti 31.10.20. Hanke ei ole aiemmin saanut EU-tukea.

8. Digirata I – Suomen ensimmäinen radan ERTMS-varustelu ja käyttöönotto

Suomen nykyinen raideliikenteen kulunvalvontajärjestelmä (JKV) saavuttaa teknisen käyttöikänsä lopun 2030-luvun puolivälissä, jolloin EU-säädökset edellyttävät Suomea siirtymään eurooppalaisten standardien mukaiseen järjestelmään.

Hankkeen tavoitteena on varustella TEN-T-kattavan verkon rataosa Tampere-Pori (135 km) eurooppalaisella rautatieliikenteen hallintajärjestelmällä (ERTMS, European Rail Traffic Management System). Tämä rataosa tulee olemaan ensimmäinen kaupalliseen käyttöön hyväksytty ERMTS-varusteltu rataosa Suomessa. Hanke toteutetaan vuosina 2024–2027 ja se on osa valtakunnallista Digirata-hanketta, jossa Suomen rataverkko tullaan varustelemaan ERMTS-järjestelmällä vuosina 2024–2040. Hanke on edellytys uuden järjestelmän käyttöönotolle ja Suomen raideliikenteen digitalisaatiolle. ERTMS-järjestelmä mahdollistaa rautatieliikenteen kapasiteetin kasvattamisen parantaen samalla liikenteen täsmällisyyttä ja palvelutasoa. Digitalisaation avulla edistetään kestävästä kulkumuotosiirtymää ja mahdollistetaan päästöjen vähentäminen.

Väylävirasto yhdessä Fintraffic Raide Oy:n kanssa hankkii ja toteuttaa rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) sisältäen junien kulunvalvontajärjestelmän (ETCS, European Train Control System), uuden rautatieliikenteen dataradioverkon (alustavasti FRMCS, Flexible Railway Mobile Communication System) sekä radan asetinlaitteiden uudistamisen 135 km pituisella Tampere–Kokemäki–Pori–Tahkoluoto/Mäntyluoto-rataosalla. Hankkeen varustelut ovat tasoltaan vähintään ERTMS Baseline 3 / ETCS Level 2-tasoa noudattaen EU:n yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä (YTE) sekä kansallista radioratkaisusuunnitelmaa, joka pohjautuu kaupallisiin 4G-yhteyksiin. Radioratkaisulle tullaan hakemaan poikkeuslupaa Euroopan komissiolta, joka pyytää lausunnon Euroopan unionin rautatievirastolta (ERA). Nyt toteutettava radioratkaisu on kustannustehokas ja huomioi aikataulukriittisen nykyjärjestelmän teknisen käyttöikänsä päättymisen sekä palvelee eurooppalaista FRMCS-standardointityötä tuottamalla käytännön kokemusta kaupallisten radioverkkojen hyödyntämisestä radioliikenteessä. Tavoitteena on, että kansallinen ratkaisu tulee toteuttamaan FRMCS-standardin vaatimukset tulevaisuudessa. Hyväksynnän radan kaupallisen liikenteen

käynnistämiseksi myöntää Liikenne- ja viestintävirasto. Hankkeessa varustellaan rata junien kulunvalvontajärjestelmällä, katetaan radan varustelu dataradioverkolla sekä rata asetinlaitteilla.

Väylävirasto vastaa hankkeesta (osuus kustannuksista 100 %). Lisäksi hakemukseen osallistuu Fintraffic Raide Oy sidosyksikkönä (affiliated entity) vastaten osasta projektiin kuuluvista tehtävistä. Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 03/2024–12/2027 on 40,0 M€. Projektille haetaan CEF-tukea yksikkökustannusten mukaisesti 12,825 M€. Digiradan kehitys- ja verifiointivaiheelle on myönnetty 130 M€ vuoden 2021 talousarviossa (momentti 31.10.77).

Digirata on saanut EU:n komission elpymisrahoitusta (RRF) 85 miljoonaa euroa. CEF-tukea haetaan osuuksille, jotka eivät ole saaneet RRF-tukea.

9. C-Roads Extended

Vuorovaikutteiset älykkäiden liikennejärjestelmien palvelut (Cooperative Intelligent Transport Systems, C-ITS) ovat palveluita, jotka vaihtavat ajantasaisia viestejä ajoneuvojen, muiden tienkäyttäjien, tienpitäjien ja muiden tierympäristön järjestelmien välillä tietoturvalisella tavalla. Viesteillä voidaan esimerkiksi varoittaa kuljettajaa edessä olevasta vaarasta, kuten liukkaasta tienpinnasta tai onnettomuuspaikasta, tai antaa ajoneuvolle tieto voimassa olevasta nopeusrajoituksesta. Tällainen tiedonvaihto parantaa liikenneturvallisuutta jo nykyisin, mutta on välttämätöntä pian markkinoille tuleville itseohjautuvien autojen turvallisuudelle. Euroopan komission ja jäsenmaiden aloitteesta vuonna 2016 perustettu C-Roads Platform huolehtii siitä, että nämä C-ITS-palvelut toimivat yhdenmukaisella tavalla kaikkialla Euroopassa. Komission näkökulmasta C-Roads Platform on keskeinen operatiivinen työkalu C-ITS-palveluiden käyttöönotossa EU:ssa. Suomen valtion ja kaupunkien talouden kestävyuden sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn kannalta Suomen on oltava mukana määrittämässä eurooppalaisia toteutusmäärittämiä C-ITS-palveluille kansallisten näkemysten mukaisesti.

C-Roads-yhteisön tähän mennessä tekemät määrittelyt ovat painottuneet järjestelmiin, joissa tienpitäjien ja autojen välinen viestintä perustuu lyhyen kantaman tiedonsiirtoon, mikä vaatii tieverkon varustamista erillisillä tiedonvaihtoasemilla ja edellyttää tienpitäjältä mittavia investointeja: tiedonvaihtoasemia tulee olla noin 800 metrin välein ja yhden aseman toteutus maksaa noin 6 000 euroa. Suomessa tällainen palveluiden toteutustapa ei ole kannattavaa, sillä tieverkko on laaja ja liikennemäärät pääosin melko vähäisiä. Suomen intressissä on ollut jo pitkään huolehtia tiedonvaihdosta jo olemassa olevien matkapuhelinverkkojen välityksellä ja käyttää lyhyen kantaman tiedonsiirtoa vain erityiskohteissa, kuten tunneleissa.

Komissio rahoitti C-Roads-yhteisön toimintaa siten, että se myönsi rahoitusta kansallisille C-ITS-toteutushankkeille, yhteisön vetämiselle ja sen alaisten työryhmien toiminnalle. Nämä hankkeet ovat pääosin nyt päättyneet, mutta jäsenvaltiot eivät olleet halukkaita vastaamaan yhteisön toiminnasta ilman komission tukea. Yhteisön toiminnan jatkumisen turvaamiseksi 18 jäsenmaata päätti hakea komissiolta CEF-tukea C-Roads Extended-hankkeella. Hanke jatkaa C-Roads Platformin toimintaa eli eurooppalaisten C-ITS-palveluiden toteutustapojen määrittämistä. Tämä hankkeessa tehtävä määrittäytyö on Suomen kannalta keskeinen keino varmistaa langattomien radioverkkoteknologioiden hyödyntäminen älyliikenteen ns. C-ITS-kommunikaatoratkaisuna ja säilyttää sen asema rinnakkaisena vaihtoehtona wifi-teknologialle. Suomesta projektissa ovat mukana Liikenne- ja viestintävirasto sekä Väylävirasto. Hankkeeseen sisällytetään kansallisia hankkeita, jotka on välttämätöntä tehdä matkapuhelinviestinnän saattamiseksi tie- ja katuliikenteen edellyttämän tietoliikenteen toteuttamiseksi 4G- ja 5G-matkapuhelinverkoissa. Osallistumalla hankkeeseen on mahdollista saada kansallisten hankkeitten rahoitukselle 50 % tuki EU:lta. Lisäksi vastaavaa tukea saadaan virkamiesten työajalle, jota kuluu työryhmiin osallistumiseen, sekä työryhmien kokouksiin osallistumisesta syntyviin matkakustannuksiin. C-ITS-palvelut tulee toteuttaa Euroopassa C-Roads Platformin määrittysten mukaisesti ja tämä hanke vastaa näistä C-Roads Platformin määrittämisistä vuosien 2024–2027 aikana. Suomen toimijat varmistavat osallistumalla siitä, että projektin aikana tuotetut määrittelyt ovat Suomen kansallisten näkemysten mukaisia. Näin Suomessa C-ITS-palvelut voidaan toteuttaa kansallisesti edullisella tavalla turhia investointeja välttäen, kun niitä joka tapauksessa on välttämätöntä toteuttaa.

Hankkeesta vastaa Austriatech/Itävalta (noin 10 % kustannuksista). Kaikkiaan projektiin osallistuu vähintään 18 EU-jäsenmaata (ehkä jopa 22) ja 2 muuta Euroopan maata. Suomen osuus kustannuksista on noin 9 %.

Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 09/2024–08/2027 on 7,227 M€, josta Suomen osuus on 0,663 M€. Liikenne- ja viestintäviraston rahoitusosuus hankkeesta on 0,528 M€, Väyläviraston rahoitusosuus 0,135 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 3,613 M€ (50 %), josta Suomen osuus on 0,332 M€. Väylävirasto osalta kustannukset maksetaan perusväylänpidon momentilta 31.10.20. Traficomien osalta kustannukset maksetaan toimintamäärärahan momentilta 31.01.02.1.

C-Roads Platformin koordinointi on saanut CEF-tukea vuodesta 2016 lähtien. Suomen osallistumisen EU-tuki on kanavoitunut NordicWay 2015-2017, NordicWay2 2018-2020 ja NordicWay3 – Urban Connection 2021-2023 kautta.

10. Eurooppalainen älyliikenteen palvelut –hanke, VERKKO

Eurooppalaisessa, 16 jäsenmaan yhteisessä älyliikenteen palveluhankkeessa, joka on nimetty suomalaisella VERKKO –nimellä, toteutetaan tieliikenteen ohjauksen ja tiedotuksen palveluita yleiseurooppalaiselle TEN-T-tieverkolle. Tällaisia palveluita ovat mm. vaihtuvat nopeusrajoitukset, tunnelien liikenteen ohjaus, vaihtuvien liikennemerkkien välittämät varoitukset tienkäyttäjille ja tienkäyttäjien ajoneuvopäätteisiinsä, matkapuhelimiinsa ja internetin kautta saamat liikennetiedotteet. Näiden lisäksi projekti toteuttaa myös liikenteen digitaalista liikenneinfrastruktuuria, jonka avulla tienpidon ja liikenteen ohjauksen toiminnan tuottavuus lisääntyy ja kustannukset vähenevät. Digitaalinen infrastruktuuri kattaa mm. tie- ja katuverkkoja sekä niiden liikennettä koskevan ajantasaisen tiedon, tietojen jakamis- ja hallintajärjestelmät, tietoliikenneverkot sekä satelliitti- ja muuhun paikannukseen liittyvät järjestelmät. Hankkeen palvelut ovat pääosin ITS eli älyliikennepalveluita, joilla tarkoitetaan sellaisia liikenteen palveluita, jotka hyödyntävät tieto- ja viestintäteknologiaa. Erityispainoarvo tällä hakukierroksella on C-ITS-palveluilla (Cooperative Intelligent Transport Systems). Ne ovat palveluita, jotka välittävät ajantasaisia viestejä ajoneuvojen, muiden tienkäyttäjien, tienpitäjien ja muiden tierympäristön järjestelmien välillä tietoturvalisella tavalla.

Hankkeessa keskitytään älyliikenteen palveluiden toteutukseen, liikenneturvallisuuden parantamisen palveluiden toteutukseen, digitaalisen tieliikenneinfrastruktuurin toteutukseen sekä kaupunkiliikenteen palveluiden toteutukseen EU:n haulle asettamien tavoitteiden mukaisesti C-ITS- ja älyliikennepalveluiden toteuttamiseksi yhdenmukaisella tavalla Euroopassa.

Suomesta hankkeeseen osallistuvat Väylävirasto, Fintraffic Tie Oy ja Liikenne- ja viestintävirasto. Suomi osallistuu projektiin erityisesti toteutushankkeilla, joista Fintraffic toteuttaa Vuosaaren tietunnelin liikenteenohjausjärjestelmän uusimisen, joka on liikenneturvallisuuden kannalta välttämätön nykyisten järjestelmien vanhenemisen ja EU:n tietunnelidirektiivin vaatimusten täyttämisen vuoksi. Lisäksi hankkeessa toteutetaan tieliikennekeskustoimintojen automaatio ja integrointi liikenteen ajantasaiseen tilannekuvaan, mikä parantaa keskusten tuottavuutta ja tehokkuutta nopeuttaen esimerkiksi liikenneonnettomuuksien tuottamien häiriöihin reagoimista ja niiden poistamista. Väylävirasto osallistuu tekemällä visualisointityökalun käytettäväksi teiden ja niiden ympäristön ominaisuuksia kuvaavien tietolajien tarkasteluun eri tienpidon toiminnoissa (suunnittelu, omaisuuden hallinta, kunnossapito, liikenteenohjaus, jne.), jotta tienpidon tuottavuutta voidaan parantaa niin, että sen hyötyjen rahallinen arvo on vähintään viisinkertainen sen kustannuksiin nähden. Lisäksi Väylävirasto kerää ja hallinnon hankkeessa olemassa olevien tietä koskevien tietoja Väyläviraston omien tietovarastojen lisäksi etenkin Fintrafficin ja tienpidon urakoitsijoiden tietovarannoista. Toteutus parantaa tienpidon tuottavuutta merkittäväällä tavalla. Liikenne- ja viestintävirasto valmistelee hankkeessa C-ITS-palveluiden toteuttamista olemassa oleviin 4G- ja 5G-matkapuhelinverkkoihin perustuen. Toteutustavan keskeiset tekijät ovat tiedonvaihtopalvelimet ja vastaanottajakeskeinen tiedonjakelu. Hankkeessa ratkaistaan kansallisesti tehokkaaksi havaitun toteutusmallin vielä ratkaisemattomat organisatoriset ja lainsäädännölliset haasteet. Kaikki projektiin sisällytettävät toteutushankkeet ovat sellaisia, jotka Suomen toimijat (Fintraffic Tie, Väylävirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto) toteuttavat joka tapauksessa riippumatta projektin rahallisesta tuesta.

Hankkeesta koordinoinnista vastaa saksalainen Autobahn GmbH (noin 36 % kustannuksista). Kaikkiaan projektiin osallistuu 16 Euroopan maata. Suomen osuus kustannuksista on 12,6 %. Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 02/2024–12/2027 on noin 144,816 M€, josta Suomen osuus on 17,030 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä noin 72,408 M€ (50 %), josta Suomen osuus on 8,515 M€. Valtion osuus Suomen hakemasta CEF-tuesta on 2,765 M€ ja suomalaisten yksityisten toimijoiden osuus 5,750 M€. Väyläviraston ja Fintraffic Tie Oy:n osalta kustannukset maksetaan Väyläviraston perusväylänpidon momentilta 31.10.20 perustuen Väyläviraston ja Fintrafficin väliseen palvelusopimukseen. Liikenne- ja viestintäviraston osalta kulut katetaan toimintamäärärahamomentilta 31.01.02.1.

Hankkeen vetäjä on aiemmin saanut EU-tukea seuraaville hankkeille: URSA MAJOR, URSAMAJOR neo ja MERIDIAN. Suomi on aiemmin saanut EU-tukea tämän kaltaisille hankkeille, kuten NEXT-ITS (2013-15), NEXT-ITS2 (2015-2017) ja NEXT-ITS3 (2018-2021).

11. NELSON – Merenkulun älyväyläpalvelut

Hankkeen tavoitteena on kehittää älykkäiden vesiväylien fyysistä ja digitaalista infrastruktuuria, joka mahdollistaa uusia digitaalisia palveluita, joilla voidaan tukea etäluotsauksen ja merenkulun automaation käyttöönottoon johtavaa pilotointia. Älyväylä hyödyntää dataa, uutta teknologiaa ja automatisoituja ratkaisuja parantaakseen meriliikenteen turvallisuutta, tehokkuutta ja luotettavuutta sekä vähentääkseen ilmasto- ja muita ympäristövaikutuksia. Hankkeessa hyödynnetään etäluotsausta operatiivisena käyttötapauksena, mutta tuotettavat palvelut ovat kaikkien kauppamerenkulun alusten käyttöön suunnattuja. Tavoitteena on toteuttaa yhtenäinen ja kansainvälisesti standardoitu tiedonvaihtoympäristö alusten ja rannikon välillä. Projekti sisältää sekä selvityksiä että investointeja Suomessa ja Espanjassa.

Hankkeessa määritellään etäluotsauksen vaatimukset älyväyläinfrastruktuurille sekä varustellaan Vuosaaren ja Kemin Ajoksen väylät etäluotsauksen pilotoinnin tarpeiden mukaisesti, ml. merenkulun turvalaitteiden valojen automatisoitu kauko-ohjaus, ympäristöantureilla varustetut poijut, ja VHF Data Exchange System (VDES)- tukiasemat, jotka ovat osa alusten ja rannikkoseudun välistä viestintäjärjestelmää. VDES yhdistää VHF (Very High Frequency) -radioviestinnän ja AIS (Automatic Identification System) -tietojen välityksen, tarjoten näin monipuolisen alustan tiedonvaihtoon. Hankkeessa kuvataan etäluotsauksen toimintatavat ja tekniset vaatimukset ja kehitetään uusia teknisiä ratkaisuja etäluotsaukseen. Etäluotsaus otetaan käyttöön Suomessa toteuttamalla kaksi työasemaa. Etäluotsauksen riski- ja kustannus-hyötyarviointi toteutetaan Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n määrittelemän muodollisen turvallisuusarvioinnin mukaisesti. Etäluotsaukseen liittyvässä toiminnassa on mukana kansainvälinen Advisory Board, mikä varmistaa kehitettyjen konseptien hyväksynnän EU:ssa ja maailmanlaajuisesti.

Suomalaisille digitaalisille liikenteenhallinnan tietopalveluille perustetaan palveluiden välitykseen tarvittava palvelualusta, jolle toteutetaan kansainvälisesti standardisoitu aluksen reitin vaihtopalvelu alusliikennepalvelun (Vessel Traffic Services, VTS) kanssa. Lisäksi aaltopojujen havaintotiedot muunnetaan alusten elektronisten karttajärjestelmien (Electronic Chart Display and Information System, ECDIS) kanssa yhteensopivaan muotoon. Talvimerenkulun tukemiseksi suomalais-ruotsalaisen jääkartan tiedot muunnetaan vastaavasti kansainväliseen standardisoituun formaattiin. Suomenlahden alusliikenteen pakollista ilmoittautumisjärjestelmää (Mandatory Ship Reporting System, MSR) kehitetään Suomen osalta hyödyntämään Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä NEMO:n sekä Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA:n integroidun raporttien jakelupalvelun (Integrated Reports Distribution, IRD) tietoja alusten raportointivaatimusten keventämiseksi. Kehitettyjen ratkaisujen, palveluiden ja infrastruktuurin testaus ja validointi Suomessa suoritetaan oikeilla aluksilla. Tarvittavat laitteet asennetaan kahteen testialukseen. VTS-palvelujen testaus toteutetaan kolmen kuukauden seurantajaksoilla, joiden aikana alukset liikkuvat normaalin toimintansa mukaisilla reiteillä. Etäluotsausdemonstraatio toteutetaan testialusten valituilla matkoilla Kemin ja Helsingin satamiin. Kehitettyjen älyväyläpalvelujen ylläpitoon laaditaan suunnitelma ja tulevaisuuden tiekartta. Tiedonvaihdon palvelualustalle, reitinvaihtopalvelulle ja etäluotsaukselle toteutetaan kyberturvallisuusarviointi, ja palvelut auditoidaan kyberturvallisuuden osalta ennen niiden käyttöönottoa.

Myös espanjalaisille digitaalisille liikenteenhallinnan tietopalveluille perustetaan palvelualusta; jolle toteutettavia palveluita ovat satamakäyntipalvelu, alusliikenteen hallintapalvelu sekä aluksen reitin vaihtopalvelu alusliikennepalvelun (VTS) kanssa. Espanjan pakollinen alusraportointijärjestelmä (MRS) harmonisoidaan Espanjan Merenkulun tiedonhallintajärjestelmän kanssa alusten raportointivaatimusten keventämiseksi. Lisäksi kehitetään uusi ohjelmisto merenkulun turvallisuusjohtamissääntöjen sisältämien vaatimusten systemaattiseen arviointiin, sekä päätöstukityökalu avustamaan VTS-operaattoria. Kehitetyt digitaalisia tiedonvaihtoratkaisuja testataan ja validoidaan sekä Kanariansaarilla (Teneriffan satama) että manner-Espanjassa (Valencian satama).

Hankkeen koordinaattori on Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy (osuus kustannuksista 32 %). Hakemukseen osallistuvat myös Väylävirasto (5 %), Finnipilot Pilotage Oy (10 %), Ilmatieteen laitos (4 %), Aalto-yliopisto (3 %), Advian Software Oy (22 %), Brighthouse Intelligence Oy (10 %) ja Hiades Business Patterns, S.L. (Espanja 14 %).

Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 02/2024–12/2027 on noin 10,365 M€, josta Suomen osuus on noin 8,889 M€. Projektille haetaan CEF-tukea yhteensä noin 5,442 M€ (52,5 %), josta Suomen osuus on noin 4,444 M€. Suomen valtion osuus haetusta CEF-tuesta on 0,445M€ ja suomalaisten yksityisten toimijoiden osuus tuesta on 3,999 M€. Osa espanjalaisen hankepartnerin toimista kohdistuu Kanariansaarille, joka on EU:n syrjäinen alue (outermost region), minkä vuoksi näiden toimien EU-tukiosuus on 70 %. Väyläviraston omarahoitusosuus katetaan vesiväylänpidon rahoituksesta, momentti 31.10.203 ja Ilmatieteen laitoksen omarahoitusosuus toimintamenoista, momentti 31.01.04.

2.2. Ei-valtiollisten toimijoiden hankkeet:

12. Länsirata – Helsinki-Turku –rataosuuden kehittäminen II (Turun tunnin juna)

Turun tunnin juna, tulevalta nimeltään Länsirata, on Helsingin ja Turun välille suunnitteilla oleva nopea kaksiraiteinen junayhteys, joka tuo uusia mahdollisuuksia kasvuun ja kehitykseen. Hanke kohdistuu TEN-T-ydinverkolle Skandinavian–Välimeren ydinkäytävällä. Espoo–Salo-oikorataosuus ja Salo–Turku -välille tulevat rataoikaisut lyhentävät merkittävästi Helsingin ja Turun välistä ratayhteyttä ja kaksiraiteisuus sujuvoittaa junaliikennettä. Raideliikenteen kehittäminen myös mahdollistaa Suomen irtautumista fossiilisista polttoaineista. Länsirata ei vain kytke Helsinkiä, Espoota ja Turkua yhteen, vaan liittää radanvarren paikkakunnat ja niiden asukkaat raideverkoston piiriin. Rantarata palvelee jatkossa entistä paremmin radanvarren nykyisiä asukkaita ja alueita. Hankkeen valmistumisen jälkeen Helsingin päärautatieaseman ja Turun rautatieaseman välinen junamatka lyhenisi lähes kahdesta tunnista nopeimmillaan 74 minuuttiin. Uudet raiteet luovat nykyistä parempia mahdollisuuksia myös Varsinais-Suomen lähiliikenteen kehittämiseen.

Hankkeen ratasuunnitelmavaihe on parhaillaan käynnissä, ja se on saanut aiemmin CEF-tukea. Nyt tukea hakeva rakentamissuunnittelu- ja rakentamisprojekti on hankkeen seuraava vaihe. Tukea haetaan Espoo–Kupittaa-rataosuuden (n. 150 km) rakentamissuunnittelulle, mukaan lukien rataosuudelle tulevien uusien rautatieasemien infrastruktuurille. Hankkeessa suunnitellaan uuden kaksoisraiteen rakentaminen välille Espoo–Salo sekä nykyisen Salo–Kupittaa-rataosuuden päivittäminen kaksiraiteiseksi, sisältäen kolme oikaisua nykyiseen ratalinjaukseen. Lisäksi rakentamissuunnittelu kattaa meluntorjunnan, uudet sillat ja tarvittavat muutokset nykyisiin radan kanssa risteäviin siltoihin, uudet rautatietunnelit ja tarvittavat muutokset nykyisiin tunneleihin, yhden tasoristeyksen poiston, sekä sähkörata-, vahvavirta- ja turvalaitejärjestelmät. Turvalaitteet suunnitellaan eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS, European Rail Traffic Management System) mukaisiksi. Uusille Histan, Veikkolan, Vihti-Nummelan, Lohjansolmun ja Paimion asemille suunnitellaan matkustajalaiturit ja niiden kulkuyhteydet.

CEF-tukea haetaan myös kahden rataosuuden rakentamiselle laadittavien rakentamissuunnitelmien perusteella. Projektissa rakennetaan uusi kaksoisraide välille Espoo–Hista (n. 10 km) sekä päivitetään nykyinen Salo–Hajala -rataosuus (n. 11 km) kaksiraiteiseksi. Lisäksi rakentaminen kattaa meluntorjunnan, uudet sillat ja tarvittavat muutokset nykyisiin radan kanssa risteäviin siltoihin, uudet rautatietunnelit ja tarvittavat muutokset nykyisiin tunneleihin, sekä sähkörata- ja vahvavirtajärjestelmät. Uudelle Histan asemalle rakennetaan matkustajalaiturit ja niiden kulkuyhteydet.

Turun Tunnin Juna -hankeyhtiö vastaa projektista (osuus kustannuksista 100 %). Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2025–12/2028 on 523,0 M€. Kokonaiskustannuksesta suunnittelun osuus on 96,90 M€, jolle haettava tuki on 50 %. Loppuosaa on rakentamisen kustannuksia (tuki 30 %). Hankkeelle haetaan tukea yhteensä 176,280 M€ (n. 34 %). Hankkeen toteutus alkaa 1.1.2025 ja loppuu 31.12.2028 (kesto 48 kk).

Hankkeen toteuttaa sitä varten perustettu osakeyhtiö (Turun Tunnin Juna Oy, jonka omistavat Suomen valtio (nykyinen omistus 51 %) ja radanvarren kaupungit ja kunnat (Turun kaupunki, Espoon kaupunki, Helsingin kaupunki, Salon kaupunki, Lohjan kaupunki, Vihdin kunta ja Kirkkonummen kunta, nykyinen omistus 49 %). CEF-tukea hakeva hanke rahoitetaan yksinomaan yhtiön omistajien rahoituksella.

Petteri Orpon hallitusohjelman kirjauksen mukaisesti valtio toteuttaa Turun tunnin juna -hankkeen, jonka rakentaminen käynnistyy Espoo–Lohja ja Salo–Kupittaa-yhteysväleillä. Rakentamisvaihetta varten valtio varautuu osana investointiohjelmaa pääomittamaan Turun Tunnin Juna Oy:tä 460 miljoonalla eurolla nykyisen hallitusohjelman aikana. Valtio on käynnistänyt neuvottelut hankkeen pääomittamisesta yhtiön muiden osakkaiden kanssa. Omistajat vahvistavat lopulliset pääomasitoumuksensa kevään 2024 aikana. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa Helsinki-Turku junayhteyden kapasiteettihaasteet on tunnistettu yhdeksi keskeisistä investointitarpeista.

Hankkeen ratasuunnitteluvaihe (The development of the Helsinki-Turku railway connection) sai tukea vuoden 2019 CEF-haussa 37,5 M€ ajanjaksolle 01.03.2020-31.12.2024. Lisäksi Helsinki–Turku nopea junayhteys -hankekokonaisuudesta on parhaillaan käynnissä tai juuri päättynyt kolme muuta CEF-hanketta: Espoo Rail Line: Development of the Helsinki–Turku railway connection (1st phase), jonka CEF-tuki on noin 11 M€, Kupittaa–Turku double track and Turku rail yards, CEF-rahoitus noin 6,3 M€ sekä Kupittaa–Turku 2. vaihe, jolle myönnetty CEF-tuki on noin 21,8 M€.

13. Lentoradan suunnittelu

Lentorata on uusi nopea kaksiraiteinen raideyhteys Helsingistä Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja edelleen pääradalle eli se yhdistää Helsinki-Vantaan lentoaseman kaukojunaliikenteen piiriin. Lentoradan raiteet ovat tunnelissa Pasilan pohjoispuolelta Keravan pohjoispuolelle Kytömaalle (28 km).

Hankkeen tavoitteena on saavuttaa valmius toteuttamispäätökselle. Hankkeessa laaditaan Lentoradan ratasuunnitelma. Ratasuunnitelmaan sisältyy sen laadinta, sen kuuluttamisen ja hyväksyntään liittyvät viranomaistehtävät, tarvittavat maaperätutkimukset, turvalaite- ja sähköratasuunnittelu sekä hankearvioinnin päivitys.

Lentorata poistaa puuttuvan yhteyden yhdistämällä Suomen päälentoeseman kaukoliikenteen piiriin. Se mahdollistaa vaihdottoman kaukojunayhteyden pohjoisesta pääradan ja Lahti-Kerava -oikoradan suunnista Helsingin lentoasemalle. Raideliikenteen kapasiteetti kasvaa merkittävästi nykyisestä Suomen pääradan ja Lahti-Kerava -oikoradan suunnissa ja häiriöherkkyys vähenee. Lentorata mahdollistaa tiheimmän junatarjonnan, ja edistää raideyhteyteen tukeutuvaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä pääradan ja oikoradan varrella. Matka-ajat nopeutuvat pohjoisesta Suomesta lentoasemalle ja Helsingistä lentoasemalle. Hanke edistää myös vihreää siirtymää. Matkoja siirtyy raiteille ja henkilöautolla ajatut kilometrit vähenevät. Myös Suomen sisäisiä lentomatkoja siirtyy raiteille.

Hankkeen hakijana on hankeyhtiö Lentorata Oy. Valtio omistaa hankeyhtiöstä 70 %. Lisäksi hankeyhtiössä ovat mukana Helsingin kaupunki, Vantaan kaupunki ja Lahden kaupunki. Lentorata Oy vastaa radan suunnittelusta. Sen osuus kustannuksista on 100 %. Hankeyhtiön osakkaat ovat varmistaneet suunnittelemiseen tarvittavan rahoituksen. Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 1.8.2025–1.1.2028 on 9,4 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 4,7 M€ (50 %).

Hankkeelle on myönnetty CEF-tuki 2,69 M€ vuoden 2022 CEF-haussa hakemuksella ”Airport Line” Lentoradan ympäristövaikutustenarviointi- (YVA) ja esiselvitys- sekä yleissuunnitelmavaiheille. Lentoradan YVA-selostus on nähtävillä 29.12.2023 saakka. YVA-menettely päättyy alkuvuodesta 2024.

14. Maasähkön ja aurinkovoimalan rakentaminen Porin satamaan

Porin satama on TEN-T-verkon kattavan verkon merisatama ja sillä on hyvät takamaayhteydet sekä raide- että maantieverkkoon. Monipuolisen infrastruktuurinsa ja syvien meriväylien ansiosta Porin satamassa on mahdollista käsitellä monipuolisesti erilaista rahtia, nestebulkista tuulivoimaloihin. Satamaan kuuluu kolme satama-alueita Tahkoluodon syväsatama ja kemikaalisatama sekä Mäntyluodon satama, jossa käsitellään kuivabulkkia, kierrätysmetalleja, sahatavaraa ja projektilastia. Porin sataman kautta kuljetetaan myös tuulivoimalakomponentteja sekä Tahkoluodon merituulipuistoon, että yleisesti Suomen useisiin rakenteilla oleviin tuulipuistoihin.

Hanke edistää merenkulun päästövähennystavoitteita, vihreää siirtymää ja uusiutuvan energian käyttöä satamatoiminnoissa sekä kehittää Porin sataman infrastruktuuria ja turvallisuutta. Hankkeessa vähennetään satamatoiminnoista aiheutuvia haitallisia ympäristövaikutuksia investoimalla maasähkölaitteistoon Tahkoluodon kemikaalisatamassa. Kemikaalisatama on ns. räjähdysvaarallinen alue, mikä asettaa investoinnille lisävaatimuksia turvallisuuden takaamiseksi. Porin satama toimii tässä suhteessa edelläkävijänä, sillä tiukkojen vaatimusten mukaiseen maasähkölaitteistoon on investoinut vasta kaksi satamaa Euroopassa ja ensimmäiset käyttökokemukset on saatu marraskuussa 2023. Maasähkölaitteisto ja syöttöpisteet rakennetaan kahdelle laiturille numero 29 sekä 30, joista laiturilla 29 mahdollistetaan kemikaalien ja biopolttoaineiden vähäpäästöiset kuljetukset, kun taas laiturilla 30 palvelee ensisijaisesti Porin nesteytetyn maakaasun (LNG) tuontiterminaalin liikennettä.

Maasähkölaitteistoon liitetään energiavarasto, jolla optimoidaan energiatehokkuutta sekä hukkaenergian talteenottoa ja jatkokäyttöä. Energiavaraston arvioitu akkukapasiteetti on yhteensä noin 7,5 megawattituntia (MWh). Paikallista sähköverkkoa vahvistetaan Tahkoluodon syväsataman alueella, josta sähkölinjat vedetään kemikaalisatamaan, vastaten alusten korkeaan sähkötehon tarpeeseen. Sataman energiaomavaraisuuden sekä uusiutuvan energian käytön edistämiseksi hanke investoi myös aurinkovoimalaan. Aurinkovoimala rakennetaan sille varatulle 1,5 hehtaarin kentälle Tahkoluodon kemikaalisatamaan laitureiden 29 ja 30 välittömään läheisyyteen. Aurinkovoimalan arvioitu vuosituotantokapasiteetti on noin 1 500 MWh, joka vastaa noin 30 % sataman vuotuisesta sähköenergiasta käytöstä. Aurinkovoimala integroidaan energiavarastoon.

Hanke on jatkoa edelliselle CEF-tukea saaneelle hankkeelle, joka päättyi maaliskuussa 2023. Edellisessä hankkeessa laiturilla 29 rakennettiin uudelleen ja se varustettiin maasähkövalmiudella. Lisäksi toteutettiin tekninen maasähköselvitys sisältäen myös aurinkovoimalan tarkastelun. Nyt käynnistettävä hanke edistää liikenne- ja energiasektoreiden synergiaa investoimalla aurinkovoimalaan (synergiaelementin osuus budjetista on noin 19 %), mikä tukee EU:n energiaomavaraisuustavoitteita sekä alueellista huoltovarmuutta.

Hankkeesta vastaa Porin Satama Oy (100 %). Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 02/2024–06/2026 on 6,284 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 1,885 M€ (30 %). Hanke rahoitetaan omalla pääomalla ilman ulkoista lainarahoitusta. Mahdollinen CEF-tukiosuus kattaa 30 % hankkeen rahoituksesta.

Hanke on jatkoa vuoden 2021 CEF-haussa tuen saaneelle hankkeelle ”Meriyhteyden ja kestäväen tehokkuuden parantaminen Porin satamassa”, joka päättyi maaliskuussa 2023.

15. Maasähkön rakentaminen Kemlin satamaan

Hanke parantaa olemassa olevaa satamainfrastruktuuria Kemlin satamassa, kattavalla TEN-T-verkolla. Hankkeessa rakennetaan ja asennetaan maasähkölaitteisto ja -infrastruktuuri Kemlin Ajoksen sataman laiturille numero 7. Hanke jatkaa ”Turvallisen meriyhteyden sekä satamainfrastruktuurin parantaminen EU:n reuna-alueella Kemissä” CEF-hankkeessa aloitettua arktisen alueen ja Kemlin sataman kehittämistä. Aiemmassa hankkeessa satamaan johtava Ajoksen väylä levennettiin ja syvennettiin sekä satamainfrastruktuuria parannettiin rakentamalla uusi laiturin 7, aallonmurtaja sekä uudelle laiturille maasähkövalmius. Nyt käynnistyvässä hankkeessa sataman infrastruktuurin kehittämistä jatketaan rakentamalla puuttuva maasähköinfrastruktuuri uudelle laiturille 7.

Hanke perustuu syksyllä 2023 tehtyyn tekniseen suunnitelmaan, jossa laiturille 7 rakennetaan maasähkökeskus perustuksineen maasähköjärjestelmän laitteille, kuten muuntajille, tehoelektronikalle, syöttökaapeleille ja niihin liittyville ohjausjärjestelmille. Valmistuttuaan järjestelmästä tarjotaan aluksille kahdesta syöttöpisteestä satamassaoloaikana maasähköä kolmella jännitteellä (400 V, 440 V ja 6,6 kV) ja kahdella taajuudella (50 Hz ja 60 Hz).

Hankkeen toteuttaa Kemlin satama vuosina 2024–2026. Hanke käynnistyy helmikuussa 2024 hankinnan valmistelulla. Toimittajan valinta ja laitteiston toimitus ajoittuvat ajanjaksolle 07/2024–12/2025. Asennustyöt tehdään paikallaan satamassa huomioiden sääolosuhteet. Toimitusaika laitteistolle on 12–16 kuukautta. Asennus satamassa kestää noin 1–3 kuukautta minimoiden laivaliikenteelle ja satamaoperoinnille koituvan haitan. Pitkä toimitusaika ja talviolosuhteiden mahdolliset viiveet rakennusaikataululle on huomioitu projektin kestossa.

Hanke edistää vähä- ja nollapäästöistä merenkulkua Itämerellä. Se poistaa pullonkaulan TEN-T kattavan verkon merisatamassa maasähkön saatavuuden osalta. Hanke vastaa EU:n päästövähennystavoitteisiin sekä maasähkön käyttöönoton lisäämiseen meriliikenteessä. Maasähkö vähentää merenkulun kasvihuonekaasuja muita haitallisia ilmapäästöjä. Se vähentää myös aluksesta tulevaa melua satamassa oloaikana, koska apukoneita ei tarvitse käyttää. Hankkeessa rakennettava infrastruktuuri on kaikkien satamassa vieraillevien alusten avoimesti käytettävissä.

Hankkeesta vastaa Kemlin Satama Oy (100 %). Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 02/2024–12/2026 on 4,45 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 1,34 M€ (30 %). Hanke rahoitetaan EU-tuella ja omistajan (Kemlin kaupunki) takaamalla pankkilainalla.

Hanke on jatkoa CEF-hankkeelle ”Turvallisen meriyhteyden sekä satamainfrastruktuurin parantaminen EU:n reuna-alueella Kemissä”. Hankkeen yhteydessä rakennettiin maasähkövalmius uudelle laiturille, johon maasähköinfrastruktuuri ja -laitteisto rakennetaan tässä projektissa.

16. Raahen sataman infrastruktuurin parantaminen merituulivoiman tarpeisiin

Raahen satama on TEN-T kattavan verkon merisatama Perämerellä. Raahen satama käsittelee monipuolisesti erilaisista rahtia kuivabulkista tuulivoimalakomponentteihin ja on Suomen kolmanneksi suurin tuontisatama. Raahen satamalla on tärkeä rooli Perämeren alueen sujuvassa ympärivuotisessa liikenteessä. Satama on Pohjois-Pohjanmaan, Kainuun ja Etelä-Lapin alueille rakennettavien maatuulivoimapuistojen komponenttien tärkein tuontisatama. Vuosina 2021–2022 sataman kautta tuotiin yli 300 tuulivoimalaa. Valtioneuvosto teki 23.11.2023 periaatepäätöksen huutokauppanettelyn käynnistämistä viidellä Suomen yleisillä vesialueilla sijaitsevalla merituulivoima-alueella. Näistä kaksi sijaitsee Raahen sataman läheisyydessä (Pyhäjoki/Raahen ja Raahen/Siikajoki). Raahen satama on myös allekirjoittanut aiesopimuksen YVA-prosessissa olevan Hallan merituulihankkeen vetäjien kanssa tuulivoimalakomponenttien kuljettamisesta Raahen sataman kautta.

Hankkeessa Raahen sataman syväsatamaan rakennetaan uusi, 174 m pitkä raskasnostolaituri, jonka syväys on 12 m. Satamalla on laiturin rakentamiselle vesitalouslupa. Syväsatamaan, uuden laiturin välittömään läheisyyteen jo aiemmin rakennettu suuren kantavuuden satamakenttä (4 000 m²) asfaltoidaan ja valaistaan hankkeessa merituulivoimaloiden komponenttien kokoonpanoon soveltuvaksi. Syväsataman alueelle aletaan syksyllä 2024 rakentaa myös noin 50 hehtaarin laajuista kenttää tuulivoimakomponenttien varastointiin (rakentaminen ei sisälly kuitenkaan CEF-tukea hakevaan hankkeeseen). Hankkeessa luodaan

tuulivoimahankkeiden tarpeisiin vastaava turvallinen, toimiva ja ympäristötehokas kuljetusketju tuulivoimaloiden komponenteille niiden tuonnista väliaikaiseen varastointiin ja kokoonpanoon satamassa sekä edelleen jatkokuljetuksiin joko maalla tai merellä sijaitseviin tuulipuistoihin.

Hanke vastaa CEF Liikenne 2023 -haun tavoitteisiin kehittämällä kattavan TEN-T-verkon sataman perusinfrastruktuuria, erityisesti kehittämällä sataman valmiuksia palvella tulevien meritulivoimapuistojen rakentamista, myöhempää huoltoa ja lopulta purkamista voimaloiden elinkaaren päässä. Uusi laituri poistaa tuulivoimakomponenttien kuljetukseen jo nyt muodostuneen, mutta etenkin tulevaisuudessa ennakoitun riittämättömän satamainfrastruktuurin pullonkaulan. Rakennettava raskasnostolaituri ja sen yhteydessä oleva suuren kantavuuden kenttä tukevat myös muiden projekti- ja break bulk-lastien kuljetusta. Hankkeessa rakennettava infrastruktuuri on kaikkien toimijoiden avoimesti hyödynnettävissä.

Hankkeesta vasta Raahen Satama Oy (100 %). Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 08/2024-12/2026 on 26,617 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 7,985 M€ (30 %).

17. Kaskisten sataman laituri-infrastruktuurin parantaminen ja maasähkön rakentaminen

Kaskisten satama on Suomen tärkeimpiä sahatavaran ja sellun vientisatamia sijaiten TEN-verkon kattavalla verkolla. Sataman lastinkäsittelykapasiteetti on 1,7 miljoonaa tonnia. Kaskisten satama on saavutettavissa sekä raiteilla (Suupohjan rata) että maanteitse (valtatie E8 sekä kantatie 67). Sahatavaran ja sellun lisäksi satama on erikoistunut myös kemianteollisuuden ja bulk-rahdin käsittelyyn, sekä viime vuosina erityisesti sataman tuulivoimakomponenttien kuljetusmäärät ovat kasvaneet. Kaskisten sataman rooli alueen elinvoimalle on merkittävä. Logistiikkaketjujen päästövähennysten tarve ja kasvava metsäteollisuuden tuotanto alueella vaativat Kaskisten sataman kehittämistä. Metsä Board-yhtiö suunnittelee uuden kartonkitehtaan rakentamista Kaskisiin. Metsäteollisuuden uuden tuotannon arvioidaan lisäävän Kaskisten sataman rahtiliikennettä 800 000 tonnilla vuodesta 2026 lähtien ja uudet lastivolyymit tullaan kuljettamaan entistä suuremmilla aluksilla. Itämerellä operoivien alusten ja niiden lastien koko on kasvanut, ja tästä johtuen myös Kaskisten sataman tulee parantaa olemassa olevaa satamainfrastruktuuria, jotta yli 200 m pitkiä aluksia voidaan palvella entistä tehokkaammin ja turvallisemmin. Metsäteollisuuden lisäksi Pohjanmaalle sijoittuvien meritulipuistohankkeiden volyymit lisäävät kuljetuksia Kaskisten sataman kautta, mikä vaatii myös nykyisen laituri-infrastruktuurien vahvistamista. Satama on jo solminut aiesopimukset kolmen offshore-yhtiön kanssa.

Hankkeessa parannetaan nykyisiä käytössä olevia laituripaikkoja 4, 5 ja 6 sekä investoidaan alusten maasähkön syöttöön näille laitureille. Laitureiden yleis- ja tekninen suunnittelu valmistui marraskuussa 2023. Nykyisen RoRo (roll on-roll off) -laiturin numero 6 (pituus 167 m) tilalle rakennetaan vahvempi yhtenäinen teräspaalurakenne laituripaikan numero 7 kanssa, mikä mahdollistaa suurempien alusten sekä myös LoLo (lift on-lift off) lastien purkamisen aluksen reunan yli myös tällä laiturilla. Yhtenäinen laiturirakenne mahdollistaa laiturilinjan paremman hyödyntämisen pidempien alusten kanssa. Samalla laituripaikkaa 6 syvennetään niin, että siihen voivat tulla alukset 9 m kulkusyvytydellä. Olemassa olevien laituripaikkojen 4 ja 5 (pituus yhteensä 252 metriä) laiturirakennetta vahvistetaan sekä siirretään laiturilinjaa noin 2 metriä merelle. Tämä mahdollistaa vahvemman reunarakenteen liikuteltavalle nosturille ja tuo lisätilaa lastinkäsittelylle, myös RoRo-laiturille 6, samalla laiturin edustalle mahdollistetaan 11 m kulkusyvyys tulevaisuudessa, jos satamaan johtavaa meriväylää syvennetään. Hankkeessa suunnitellaan ja rakennetaan lisäksi alusten maasähkön syöttö laituripaikoille 4, 5 ja 6. Koska alusten maasähkövarusteluissa on eroja, satama toteuttaa liikuteltavan ja laitureiden yhteiskäyttöisen maasähkölaitteiston mahdollistaen kustannustehokkaan investoinnin. Laiturien perusparannukseen liittyvään ruoppaukseen haetaan asianmukaista lupaa lupaviranomaiselta vuonna 2024.

CEF-tukea hakevan hankkeen ulkopuolella, osana Kaskisten sataman laajempaa kehittämistä, suunnitellaan Väyläviraston kanssa satamaan johtavan meriväylän syventämistä nykyisestä 9 metristä 11 metrin kulkusyvytyteen.

Hankkeesta vastaa Oy Kaskisten Satama (100 %). Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 02/2024-12/2027 on 21,7 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 6,510 M€ (30 %).

18. Helsingin ja Tallinnan satamien kehittämishankkeet Twin-Port VI

Helsingin ja Tallinnan satamien yhteisen kehittämishankkeiden kokonaisuuden tavoitteena on kehittää Merten moottoritiet (Motorways of the Seas) –yhteyden tehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä Helsingin ja Tallinnan ydinverkkosatamien välillä. Satamat ovat avainasemassa Euroopan liikenneverkossa ja ne yhdistävät Pohjanmeri–Itämeri –ydinverkon reitin Skandinavian ja Välimeren ydinverkon reittiin. Twin-Port -hankekokonaisuus tukee Helsinki-Tallinna – kaksoiskaupunkikehitystä ja kehittää matkustaja- ja tavaraliikennettä tukevaa merikuljetusreittiä. Nyt kyseessä oleva CEF-hakemus on kuudes Twin-Port –hanke.

Hankkeessa jatketaan Helsingin sataman osalta sen vuodelle 2030 ulottuvaa kehittämissuunnitelmaa Länsisatamassa ja Vuosaaressa, ja niiden avulla varmistetaan Suomen pääsataman toiminta ja siten sekä kansallinen kilpailukyky että huoltovarmuus. Vuosaaren satamassa toteutettava intermodaaliterminaali sekä satamalaajennuksen suunnittelu ennakoivat meriliikenneyhteyttä Rail Baltica –rautatiereittiin aina Tallinnasta Baltian maiden läpi Puolaan. Lisäksi Vuosaaren satamaan rakennettava intermodaaliterminaali mahdollistaa jatkossa ympäristöystävälliset intermodaalikuljetukset Pohjois-Suomen ja Vuosaaren välillä. Katajanokan jäänmurtajalaiturin uudistaminen varmistaa talvimerenkulun sujuvuutta kansainvälisesti ja koko Suomen rannikkoalueella.

Tallinnan Satama kehittää Twin-Port VI -hankkeillaan reitin ympäristöystävällisyyttä rakentamalla maasähköjärjestelmiä Muugan satamaan sekä parantaa sataman saavuttavuutta ja digitaalisia yhteyksiä. Tallinnan sataman suunnitelmana on rakentaa Smart Port -järjestelmä Tallinnan kehätien rekkaparkkiin, päivittää niin sanottuja esiportteja Muugassa ja Tallinnan Vanhan kaupungin satamassa sekä asentaa uusia kameroita Tallinnan Vanhan kaupungin sataman esiporteille. Helsingin ja Tallinnan satamien hankekokonaisuuteen kuuluu myös kaksi yhteistä Green Corridor -tutkimusta.

Helsingin Sataman hankkeisiin sisältyy Länsisatamassa porttialueen järjestelyt raskasta liikennettä varten ja tullin L5-rakennuksen siirto, paikallisen sähköverkon liittäminen satamaan valmisteluna tuleville maasähköinvestoinneille ja satamatunnelin rakennussuunnitelmaan tulevien muutosten kilpailutus ja suunnittelun valmistelu. Hankkeisiin sisältyy Katajanokan osalta jäänmurtajalaiturin uusiminen ja sen kantavuuden sekä vetolujuuden lisääminen. Vuosaaren sataman osalta hankkeeseen sisältyvät LoLo- ja RoRo-laitureiden maasähköt, Vuosaaren sataman laajennuksen suunnittelu sekä Vuosaaren intermodaaliterminaalin sekä siihen liittyvän kuntokuvausportaalin suunnittelu ja rakentaminen.

Helsingin Sataman ja Tallinnan Sataman yhteisiin hankkeisiin sisältyvät FinEst Green Corridor -yhteistyöhön liittyvät tutkimukset koskien kartoitusta kasvihuonekaasupäästöistä Tallinnan ja Helsingin satamissa, satamaan liittyvissä toiminnoissa sekä koko meriliikenneketjussa, tutkimus laivojen ympäristöystävällisistä käyttövoimista sekä niiden infrastruktuurivaatimuksista satamalle tulevaisuudessa.

Tallinnan Sataman hankkeet sisältävät maasähköjen suunnittelu- ja toteutustyöt useilla laitureilla Muugan satamassa sekä satamatoimintojen digitalisuuden parantamisen Muugan sekä Tallinnan Vanhan kaupungin satamassa.

Hankkeen koordinaattorina toimii Helsingin Satama ja Tallinnan Satama osallistuu hankkeeseen omalla rahoituksellaan. Hankkeen kokonaiskustannus on 50,165 M€, josta Helsingin Sataman osuus on 28,745 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea ajanjaksolle 1.2.2024-31.12.2027 yhteensä 25,08 M€, josta Helsingin Sataman osuus on 14,37 M€.

19. V-REX- Suomen ensimmäinen liikkuvan kaluston ERTMS-varustelu

Hankkeen tavoitteena on varustella 28 junayksikköä eurooppalaisella junien kulunvalvontajärjestelmällä (ETCS) sekä uuden raideliikenteen dataverkon mukaisella radiojärjestelmällä. Nämä yksiköt tulevat olemaan Suomen ensimmäiset kaupallisen liikenteen junayksiköt, jotka käyttävät Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmää (ERTMS). Nykyinen Suomen kansallinen junankulunvalvontajärjestelmä (JKV) on tulossa teknisen käyttöikänsä päähän 2020-luvun lopussa, ja EU-säätely velvoittaa Suomea siirtymään käyttämään eurooppalaisten standardien mukaista järjestelmää. Hanke on osa Digirata-hanketta, jonka puitteissa vastaava varustelu tullaan toteuttamaan Suomen rataverkolla. ETCS-laitteistolla varustettu liikkuva kalusto on edellytys uuden järjestelmän käyttöönotolle ja Suomen raideliikennejärjestelmän digitalisaatiolle.

Hakijana toimivan VR-Yhtymän investoinnit projektissa sisältävät Sr1-sähköveturityypin prototyypin varustelun ETCS-laitteistoilla ja dataradioverkkoratkaisulla jälkiasennuksena (*kalusto on otettu käyttöön ennen 31.12.2020 eikä siinä aiemmin ole ETCS-laitteistoa*) sekä hyväksytyt prototyypin mukaiset asennukset 27 veturiin sarja-asennuksina. Hankkeen varustelut ovat tasoltaan vähintään ERTMS Baseline 3 / ETCS Level 2, noudattaen EU:n yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä (YTE) sekä radanhaltijan (Väylävirasto) radiojärjestelmälle asettamia teknisiä vaatimuksia.

Varusteltava kalusto operoi sekä matkustaja- että tavaraliikenteessä, eikä niissä entuudestaan ole ETCS-laitteistoja. Varusteltuja yksiköitä testataan ensin kattavalla TEN-T-verkolla Tampere-Pori/Rauma -rataosuudella, jolla Digirata-hankkeessa toteutetaan Suomen kaupallisen rataosuuden ERTMS-varustelu. Varustellut veturit tulevat operoimaan koko Suomen rataverkolla. Varusteltava veturimäärä vastaa Tampere-Pori/Rauma –rataosan kapasiteettitarvetta. Kaluston varustelua tullaan jatkamaan yhteisellä aikataululla radanvarren ERTMS-varustelun etenemisen kanssa. EU-säätelyn kehittyessä tulevina vuosina tulevat varustelut voidaan toteuttaa aina viimeisimpien määritelmien mukaisesti ja nyt varusteltavan kaluston laitteiston päivityskustannukset pystytään pitämään kohtuullisena. Varustellulle prototyypille haetaan

tyyppihyväksyntä, ja kaikille varustelluille yksiköille haetaan lupa saattamiseksi markkinoille. Hyväksynnät myöntää Liikenne- ja viestintävirasto.

Projekti vastaa haun tavoitteisiin modernisoida TEN-T ydin- ja kattavan verkon liikenneinfrastruktuuria ja muodostaa yhteentoimiva, joustava ja kilpailukykyinen yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue (Single European Railway Area). ERTMS-järjestelmä mahdollistaa raideliikenteen kapasiteetin kasvattamisen parantaen samalla liikenteen täsmällisyyttä ja palvelutasoa. Digitalisaation avulla projekti edistää kestävä kulkumuotosiirtymää ja päästövähennyksiä.

Hankkeesta vastaa VR-Yhtymä Oy (100 %). Hankkeen kokonaiskustannukset ovat noin 19,1 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yksikkökustannusten mukaisesti 2,61 M€. Hankkeen toteutusaika on 1.12.2024-31.12.2028.

20. SEMAS – EMSWe - Eurooppalainen merenkulkualan palveluympäristö

SEMAS-EMSWe-hankkeen tavoitteena on tukea eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaisen palveluympäristön toteuttamiseen liittyviä toimia Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1239 eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaisen palveluympäristön perustamisesta (myöhemmin EMSWe-asetus) mukaisesti. Hanke edistää yhdenmukaista, älykästä, yhteentoimivaa, turvallista ja kestävä tavaroiden ja matkustajien liikkuvuutta meriliikenteessä. Projekti tukee kansallisten tiedonhallintajärjestelmien mukauttamista EU:n vaatimuksiin sekä yhdenmukaistettujen rajapintojen sisällyttämistä kansallisiin tiedonhallintajärjestelmiin EMSWe (European Maritime Single Window environment) -asetuksen mukaisesti. Tiedonvaihtopalvelun kautta alukset voivat antaa satamakäynnin alusselvitykseen liittyvät ilmoitusmuodollisuudet sekä lastina olevien tavaroiden tulliselvitykseen liittyvät tavarailmoitusmuodollisuudet, jotka välitetään edelleen Tullin järjestelmään.

Hankkeessa muodostettuun konsortioon kuuluu EMSWe:n koordinoinnista ja toteuttamisesta vastaavia toimijoita seitsemästä eri jäsenmaasta (Italia, Suomi, Portugali, Hollanti, Slovenia, Espanja ja Ruotsi). Kansainvälinen yhteistyö tarjoaa laajempia hyötyjä EU-tasolla, kun se yhdessä määrittelee ratkaisuja suunnitteluun ja käyttöönottoon liittyen, edistään näin entisestään eri jäsenvaltioissa toimivien meriliikenteen toimijoiden ja prosessien yhteentoimivuutta. Fintraffic Meriliikenteenohjauksen SEMAS-EMSWe-projektissa suunnitellut ja toteuttamat toimenpiteet keskittyvät erityisesti järjestelmän tukiprosessien ja lisäpalveluiden kehittämiseen, ml. kehitystoimet Tullille lähetettäviin ilmoituksiin tavoitteenaan helpottaa mm. tavarailmoituksiin liittyvän tiedon muuntamista.

Hankkeen tavoitteena on meriliikenteen toimijoiden hallinnollisen taakan keventäminen yhtenäisten rajapintojen, yhtenäistyvien ilmoitusprosessien sekä ilmoittajien eri toimintojen digitalisoinnin kautta. Projektissa toteutetaan haun tavoitteiden mukaisesti kansallisten merenkulun 'yhdessä ikkunan' -palveluiden soveltamista EMSWe-asetuksen täytäntöönpanosäädöksiin ja määräyksiin sopiviksi komission monivuotisen käyttöönottosuunnitelman (2023) aikataulun mukaisesti. Hankkeeseen kuuluu myös harmonisoidun ilmoitusrajapinnan soveltamista kansallisiin rajapintoihin, tukiprosessien kehittäminen, mm. uusien ilmoitusten tekemiseen liittyen, sekä lisäpalveluiden tuoman lisäarvon tutkiminen. Erityisesti keskitytään toimiin, joissa suunnitellaan teknisiä ratkaisuja ja määritellään kansallisia tiedonhallintajärjestelmiä EMSWe:lle sopiviksi, integroidaan EU:n keskitettyjä tietovarantoja ja järjestelmäkomponentteja kansallisiin palveluihin, kehitetään kansallisia EMSWe-järjestelmiä ja toteutetaan tiedonhallintaympäristöjä ilmoitusten välitykseen. Hanke sisältää myös EU:n toteuttamien EMSWe-komponenttien käyttöönoton ja testauksen, viranomaisten käyttöön liittyvien toimien määrittelyn, muutosjohtamissuunnitelman toteuttamisen ja partnerimaiden kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän kehittämisen, mukaan lukien integraation SafeSeaNetiin ja satamajärjestelmiin. Suomen osuus toteutetaan hankkeen osiossa, jotka liittyvät NEMO-järjestelmän jatkokehitystehtävään koskien Tullille välitettävä tietoja. Tässä hankkeessa tehtävät toimenpiteet eroavat aiemmin rahoitetusta NEMO-EMSWe-projektista keskittyen nyt erityisesti tukiprosessien ja lisäpalveluiden kehittämiseen ja lisäarvon tuottamiseen myös muille konsortion jäsenille.

Hankkeen koordinaattorina toimii Fundación Valenciaport/Espanja (3 %) 0,893 M€, ja siihen osallistuvat Puertos del Estado/Espanja (17 %) 5,550 M€, Swedish Maritime Administration/Ruotsi (12 %) 3,752 M€, Ministry of Infrastructure and Water Management/Hollanti (20 %) 6,453 M€, Directorate-General for Natural Resources, Safety and Maritime Services-DGRM/Portugali (14 %) 4,5 M€, Association of Ports of Portugal/Portugali (7 %) 2,176 M€, Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy/Suomi (3 %) 0,849 M€, Italian Coast Guard/Italia (13 %) 4,279 M€, CIRCLE SPA/Italia (2 %) 0,49 M€ sekä Ministry of Infrastructure/Slovenia (9 %) 2,998 M€. Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 2/2024–9/2026 on 31,941 M€, josta Suomen osuus on 0,849 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 15,970 M€ (50 %), josta Suomen osuus on noin 0,425 M€.

Fintraffic Meriliikenteenohjauksen rahoitus perustuu Liikenne- ja viestintäviraston ja Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy:n väliseen palvelusopimukseen kansallisesta meriliikenteen ilmoituspalvelun rakentamisesta ja ylläpidosta).

Fintraffic Meriliikenteenohjaus on saanut CEF-rahoitusta vuoden 2022 hausta NEMO-EMSWe-hankkeelle, jossa toteutetaan Suomen merenkulun kansallinen tiedonhallintajärjestelmä.

21. eFTI-toteutuksen laajennus sähköisen rahti- ja kuljetustiedon nopeuttamiseksi

Sähköisestä kuljetustiedosta (Electronic Freight Transport Information, eFTI) annetun asetuksen (EU 2020/1056) tavoitteena on edistää tavaraliikenteen ja logistiikan digitalisaatiota hallinnollisten kustannusten vähentämiseksi, toimivaltaisten viranomaisten valvontavalmiuksien parantamiseksi sekä kuljetusten tehokkuuden ja kestävyuden parantamiseksi. EU:n eFTI-asetus edellyttää jäsenvaltioiden valmiutta ottaa vastaan yritysten sähköiset kuljetustiedot kaikissa kuljetusmuodoissa vuodesta 2026 alkaen. Suomi on jo mukana CEF-rahoitteisessa eFTI4EU-hankkeessa, jossa luodaan valmiuksia eFTI-toimeenpanoon. Keskeinen hyöty eFTI-toteutuksessa on siirtymä paperisista asiakirjoista digitaalisiin ratkaisuihin, jotka mahdollistavat tiedon helpomman, kustannustehokkaamman, laadullisemman sekä läpinäkyvämmän jakamisen kuljetusketjuissa. Samalla kuljetusasiakirjojen digitalisaatio sujuvoittaa tavaraliikennettä, kun tarve kuljetusten fyysisiin viranomaistarkistuksiin vähenee jäsenvaltioissa ja niiden välillä.

eFTI:n käyttöönoton kannalta on ensisijaisen tärkeää linkittää kaikki jäsenmaat mukaan eFTI-järjestelmään sekä houkutella erityisesti kaupallisia toimijoita mukaan ja varmistaa sujuva ja tehokas rahti- ja kuljetustiedon siirto valvoville viranomaisille, sekä taata kehitetyn eFTI-järjestelmän täysimääräinen hyödyntäminen myös yrityksissä.

Tässä hankkeessa Ruotsi on uutena eFTI-maana vetämässä eFTI-toteutuksen laajennusta. Ruotsi on myös ilmaissut kiinnostuksensa rajat ylittävästä hankeyhteistyöstä Suomen ja mahdollisimman monen muun jäsenmaan ja yritystoimijoiden kanssa. Hankkeessa ovat mukana myös Tanska, Saksa, Ranska, Italia, Kreikka, Viro sekä edeltäviin CEF-hankkeisiin ”Federated” ja ”Fenix” osallistuvia yrityksiä.

Hankkeen kokonaisbudjetti on noin 20,0 M€. Valmistelijana hankkeessa Suomesta toimii Vediafi Oy osana kansainvälistä eFTI-asiantuntijaryhmää, joka vastaa myös jo käynnissä olevan eFTI-hankkeen koordinoinnista.

Hankkeen avulla voidaan laajentaa, edistää ja vahvistaa kansallista eFTI-toteutusta ja edesauttaa yritysten kuljetus- ja rahtidatan tiedonvälitysratkaisuja. Hanke toimii suorana laajennuksena viranomaisvetoiselle eFTI-hankkeelle laajentamalla käyttötapauksia ja kehitystä myös kaupallisten toimijoiden tarpeisiin ja tavoitteisiin. Hankkeiden välillä tullaan tekemään tiivistä yhteistyötä. Hankkeeseen osallistuvat Suomessa myös liikenne- ja viestintävirasto ja Fintraffic, sillä kuljetus- ja rahtidatan viranomaisvälityspalvelin (eFTI Gate) kuuluu Fintrafficin tehtäviin. Hankkeen avulla voidaan edistää eFTI:n käyttöönottoa sekä viranomaisten verkottuneisuutta logistiikan datanjaossa sekä viranomaisvalvonnan automatisoijana toimimalla tietojen kerääjänä ja jakelijana viranomaisten ja yritysten välillä. Hanke tarjoaa viranomaisille myös paremman mahdollisuuden käydä vuoropuhelua ja hankeyhteistyötä muiden jäsenmaiden kanssa sekä näin valvoa ja seurata kansainvälistä eFTI-kehitystä ja siihen liittyvää regulaatiota. Hanke kytkee Ruotsin ja Tanskan eFTI-työhön ja näin ollen jo käynnissä oleva Suomi-Viro eFTI-yhteistyöllä on mahdollisuus laajentua myös näihin maihin.

Hankkeen kokonaiskustannukset ajanjaksolla 6/2024-6/2028 ovat noin 20 M€. Hankkeen koordinoijana toimii Ruotsi (Trafikverket) ja siihen osallistuvat Suomesta Kouvola Innovation, Vediafi Oy ja Ahola Group. Suomalaisten toimijoiden kokonaiskustannus on 4,232 M€. Niiden hakeman CEF-tuen osuus on 2,116 M€. Hankkeeseen osallistuu myös Fintraffic, mutta sillä ei ole hankkeessa kustannuksia. Muita hankkeeseen osallistuvia jäsenmaita Luxembourg, Italia, Saksa, Tanska ja Viro.

3. Esitys

Esitetään, että raha-asiaivaliokunta hyväksyisi muistiossa esitetyt hankkeet Suomen CEF-rahoitushakua koskeviksi hankkeiksi ja puoltaisi Suomen suostumuksen antamista hakemuksille.